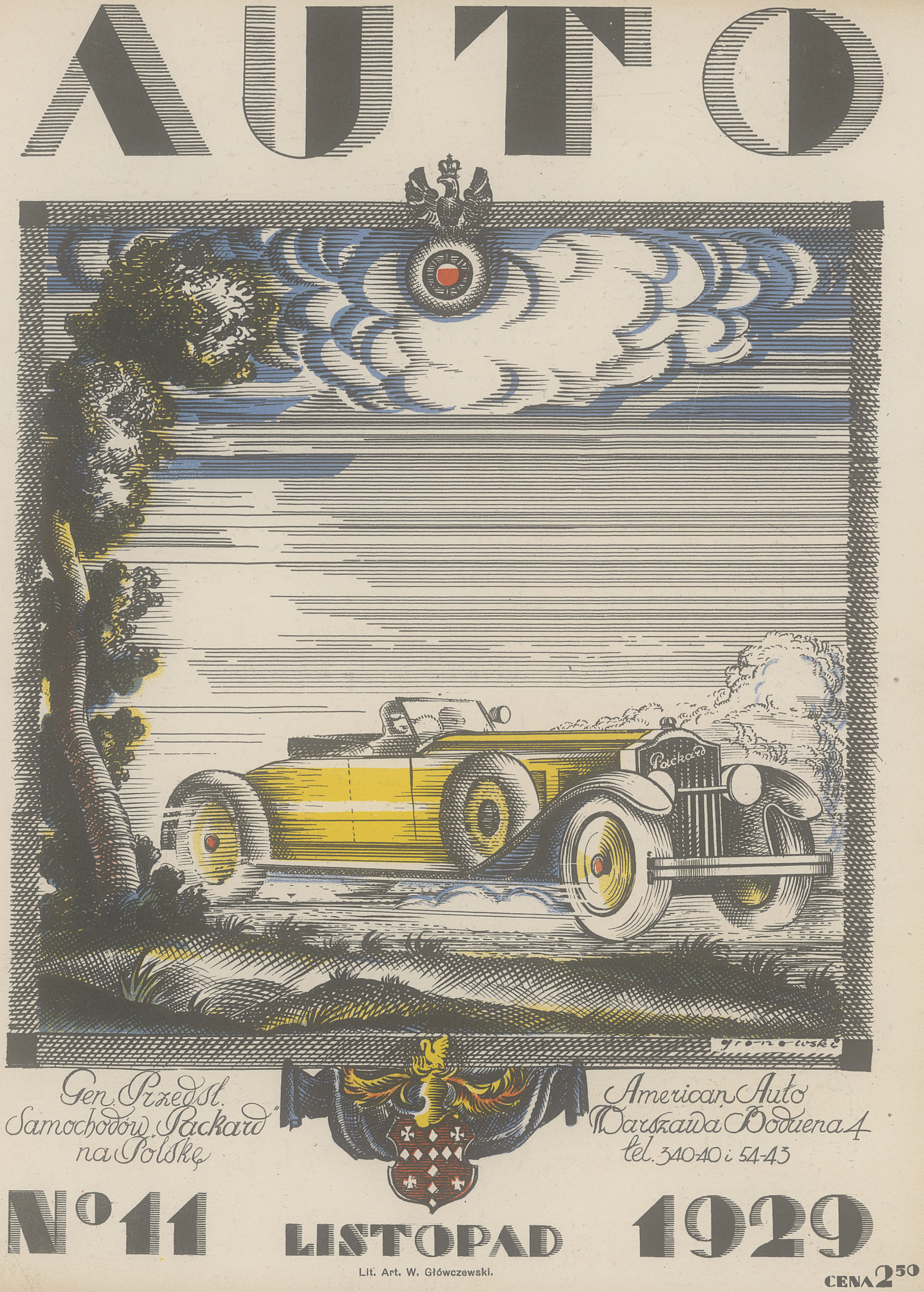

AUTO
Packard
Gronowski
Gen. Przedst.
Samochodów „Packard"
na Polskę
American Auto
Warszawa Boduena 4
tel. 340-40 i 54-43
No 11
LISTOPAD
1929
Lit. Art. W. Główczewski.
CENA 2.50



Ciężarówka nie posiadająca sobie równej



Jakie wymagania stawiamy nowoczesnej ciężarówce? Wymagamy oszczędności, pewności, łatwości przystosowania się do wszelkich warunków pracy, szybkości, no i prędkiej i niezawodnej obsługi. Każdy przemysłowiec, kupiec lub rolnik powinien obstawać przy tych wymaganiach, gdyż tylko w ten sposób będzie mógł rentownie prowadzić swój przewóz w obecnych czasach ciężkiej konkurencji.

Mając powyższe warunki rentowności na względzie, Ford Motor Company wypuściła na rynek nowe modele ciężarówek, a mianowicie półtora-tonówkę "AA" oraz nowy typ półciężarówki. Duża ilość zaświadczeń, otrzymywanych codziennie, w sposób przekonywujacy wykazuje, że nowe te modele odpowiadają wszelkim stawianym im wymaganiom.

Nowa ciężarówka Ford- to wóz niebywale silny, o dostatecznej rezerwie mocy i wytrzymałości, zaspakajający wszelkie wymagania pod względem nośności i szybkości. Dzień w dzień ciężarówka ta wykonywa przepisaną marszrutę — bardzo często na złych drogach, w warunkach zgoła niepomyślnych — bez najmniejszego wysiłku lub najdrobniejszych nawet defektów silnika albo karoserji, Czterocylindrowy silnik Nowego Forda idealnie nadaje się do ciężarówek, a jego małe zużycie paliwa i smarów szczególnie ułatwiają mu zadanie oddania największej ilości efektywnych kilometrów jazdy przy minimalnych kosztach utrzymania.

Model AA — to nietylko pewna i oszczędna ciężarówka, lecz jest to i wóz, posiadający większą odporność od wielu innych. Zażądajcie od najbliższego upoważnionego przedstawiciela Forda zupełnie nieobowiązującego pokazu, a przekonacie się sami o całym szeregu chwalebnych właściwości Nowego Forda. Zwóćcie uwagę na jego masywne koła tarczowe albo na szczególnie mocną ramę z 5-ma silnemi poprzeczkami lub też na całkowicie zamaskowany system sześciu hamulców z bębnami o niezwykle dużym rozmiarze.



Wóz dostawczy Ford de Luxe. Model A

Półciężarówka ta idealnie nadaje się dla domów towarowych, sklepów lub innych interesów, którym zależy na szybkim i eleganckim wozie dostawczym. Nadaje się również dla sprzedawców, rozjeżdżających z próbkami towarowemi.

Nie powstrzymacie się rownież od podziwiania elastycznych poprzecznych resorów Nowego Forda i jego kantilewerów o 17-tu piórach. Doskonałe zawieszenie resorów, łącznie z hydraulicznymi amortyzatorami o podwójnem działaniu — co jest normalnem wyposażeniem wozu — przyczynia się do łagodnej jazdy nawet przy ciężkich ładunkach. Jeżeli zaś macie do przewożenia ładunki bardzo ciężkie, to za niewielką dopłatą możecie wmontować do wozu dodatkową przekładnię "Dual", umożliwiającą włączanie 6 biegów naprzód i 2 biegów w tył, przy jednoczesnem zwiększeniu mocy pociągowej o 47 %.

Mowiąc krótko, moc, szybkość, trwałość i bezpieczeństwo — oto cechy charakterystyczne tego wozu, którego cena nabywcza jest tak niska, i który właśnie dzięki temu oraz jego małym kosztom utrzymania, zostanie na długie lata niedoścignionym środkiem lokomocji.



Ciężarówka Ford Model AA

Nadwozie jej posiada konstrukcję mieszaną; metalowa karoserja jej jest wewnątrz wykładana drzewem. Wymiary jej są: długość 236 cm, szerokość 127 cm i wysokość 129,5 cm,

Pozatem, organizacja Ford Motor Company, obejmująca cały świat, ma za zadanie pojście Wam z pomocą przy eksploatacji Waszego wozu. Wszędzie, bowiem, ciężarówka Wasza może być oddana do fachowej inspekcji, i jeśli zajdzie potrzeba, naprawiona szybko i sumiennie po cenach umiarkowanych według znormalizowasnych stawek, na czas umówiony.



Ciężarówka Model A pół-otwarta

Nadwozie to jest o nastęyujacych wymiarach: długość 247,6 cm, szerokość 172,7 cm. Wysokość słupów cm. liczba ich — 8. Nadwozie to po uprzedniem wmontowaniu ścianek lub zakratowań, służy do przewozu zboża lub bydła

Roboty te uskuteczniają za pomocą specjalnych narzędzi fordowskich mechanicy wyszkoloni we własnych zakładach Forda — a wszyscy przedstawiciele Forda posiadają na składzie jedynie oryginalne części zapasowe. Jest to gwarancja otrzymywania części składowych o tej samej wysokiej jakości, jaka cechuje każdy szczegół wozu gdy opuszcza fabrykę.

Pod względem praktyczności i oszczędności podwozia Ford o nośności $^{3}/_{4}$ i 1 tonny nie maja sobie równych.

Na całym świecie podwozia te są uwzględniane, jako jedynie idealne, nadające się do wszelkich warunków przewozowych, bądźto dla celów specjalnych lub też do ustawienia normalnych, standardyzowanych nadwozi.

Do przewozu ładunków ciężkich	Do przewozu lżejszego
podwozie model AA $1^{1}/_{2}$ tonny	podwozie model A, o nośności $^{3}/_{4}$ tonny
Zł. 7450	Zł. 5715

Wszystkie ceny rozumieją się f.o.b. Gdańsk łącznie z cłem Bez podatku obrotowego

FORD

FORD MOTOR COMPANY

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków-samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczy, pospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

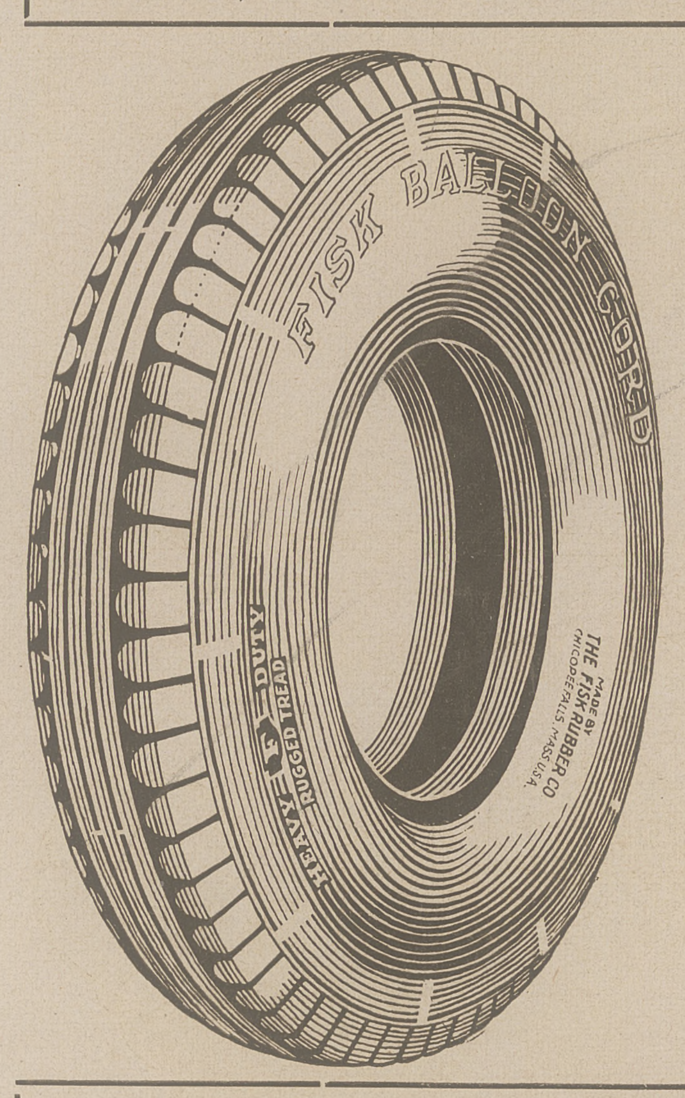
AUTO-SPORT

WARSZAWA, UL. BRACKA 18. TELEFON 525-78.

AKCESORJA SAMOCHODOWE

ODZIEŻ SPORTOWO-SAMOCHODOWA

POKROWCE NA MASKI I CHŁODNICE



TRWAŁE i EKONOMICZNE

OPONY i DĘTKI



O P O N Y
I TAKSOMETRY
SP. Z OGR. ODP.

„ARGO“

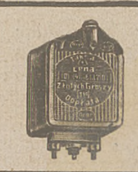
ADRES TELEGRAFICZNY: „TAKSOMETR“

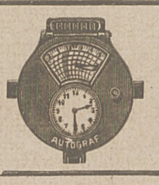
WARSZAWA
CHMIELNA 116
TELEFON Nr. 416-12

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:
LICZNIKÓW-TAKSOMETRÓW „ARGO“ Z OŚWIETLONĄ CHORĄGIEWKĄ
APARATÓW KONTROLUJĄCYCH „AUTOGRAF“ i „AUTOTEREX“,
LICZNIKÓW BILARDOWYCH.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

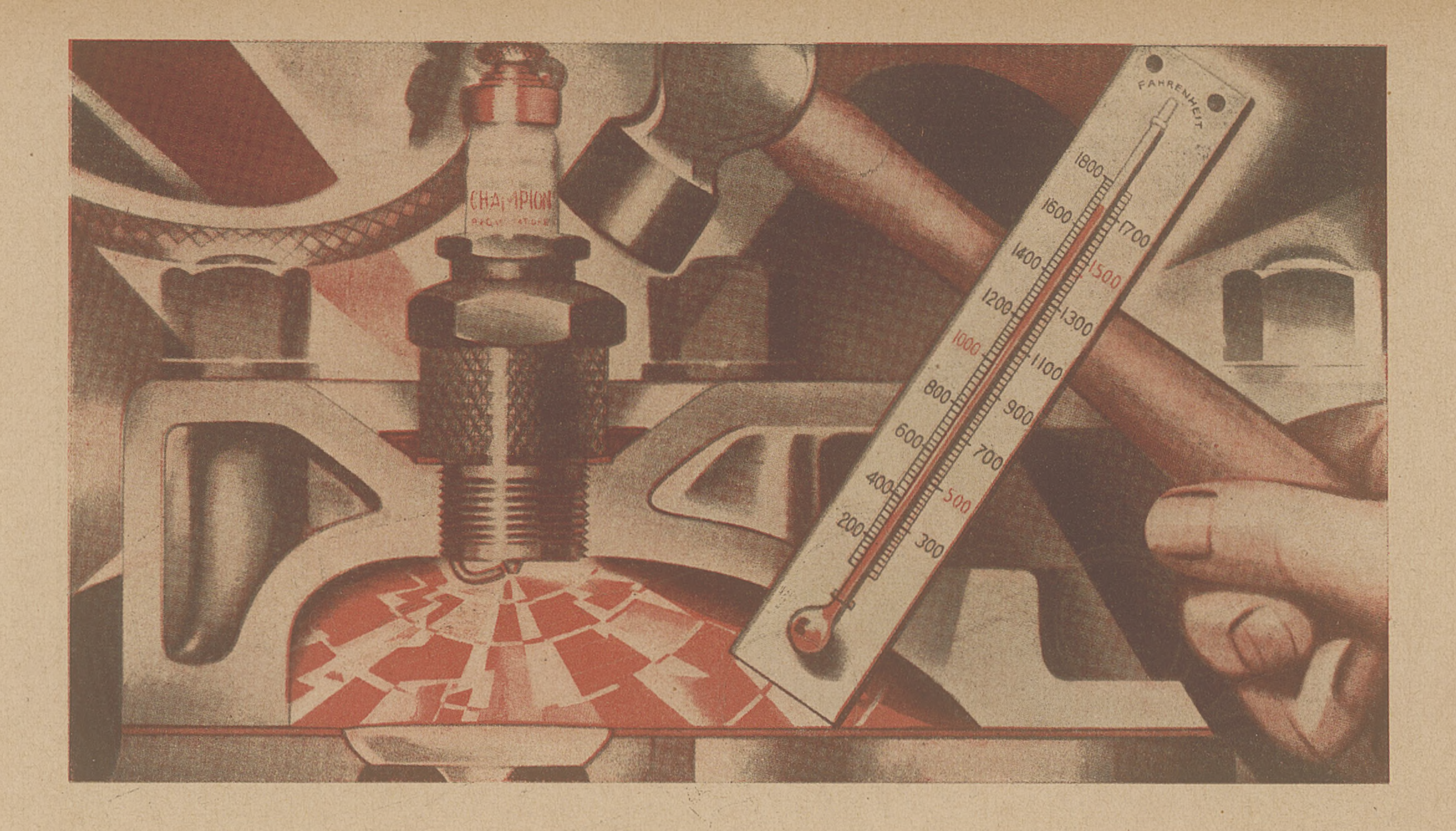
WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRASMISJI







WULKANIZACJA OPON I DĘTEK NAJNOWSZYM SYSTEMEM



Tylko świece

CHAMPION

wytrzymują

UDERZENIE MŁOTKIEM,
NAJWYŻSZĄ TEMPERATURĘ,
NISZCZĄCE REAKCJE CHEMICZNE,
STAŁĄ DZIAŁALNOSĆ PRĄDU
ELEKTRYCZNEGO.

TYLKO IZOLATOR z SILLIMANITU

DAJE GWARANCJĘ NORMALNEGO DZIAŁANIA MOTORU

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

Warszawa **MOTOR=STOCK** Pl. Napoleona 3

TELEFON: Nr. 259-14

ŻĄDAJCIE
od waszych dostawców

ŁATEK DO WULKANIZACJI DĘTEK

samochodowych znanej i wypróbowanej

MARKI

SHALER

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
i W. M. GDAŃSK

„MAGNET" Z. POPŁAWSKI

Sp. z o. o.

UL. HOŻA Nr. 33 WARSZAWA TEL. 19-31 i 419-31

IV-ty Raid Samochodowy Pań

stał się dalszym dowodem znakomitej jakości

OLEJÓW SAMOCHODOWYCH



„GALKAR"

firmy

„KARPATY"

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

SPÓŁKA Z OGR. POR.

gdyż panie:

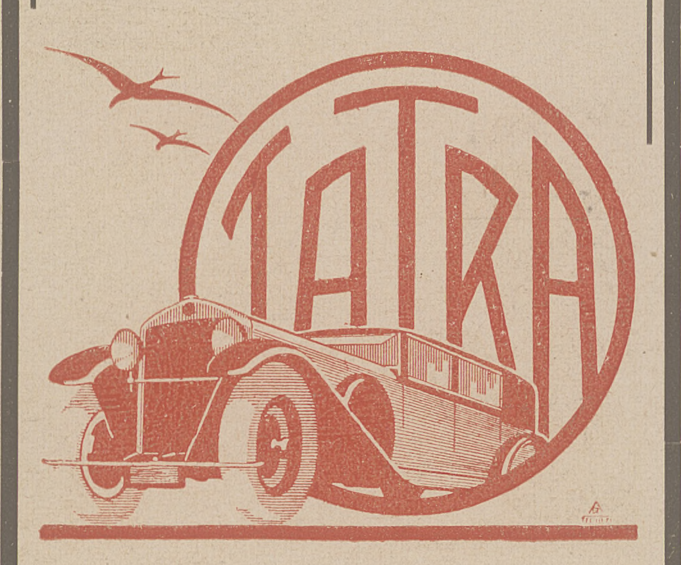
Z. Maryańska,
A. Podhorodeńska,
A. Gebethnerowa,

jadąc na olejach „GALKAR" zdobyły następujące nagrody:

1). II. nagrodę klasyf. Komisji Sportowej Automobilklubu
2). 3 srebrne plakiety Automobilklubu,
3). nagrodę vice-prezesa Automobilklubu,
4). nagrodę T-wa „Karpaty".

REZULTATY WYŚCIGÓW

SAMOCHODÓW



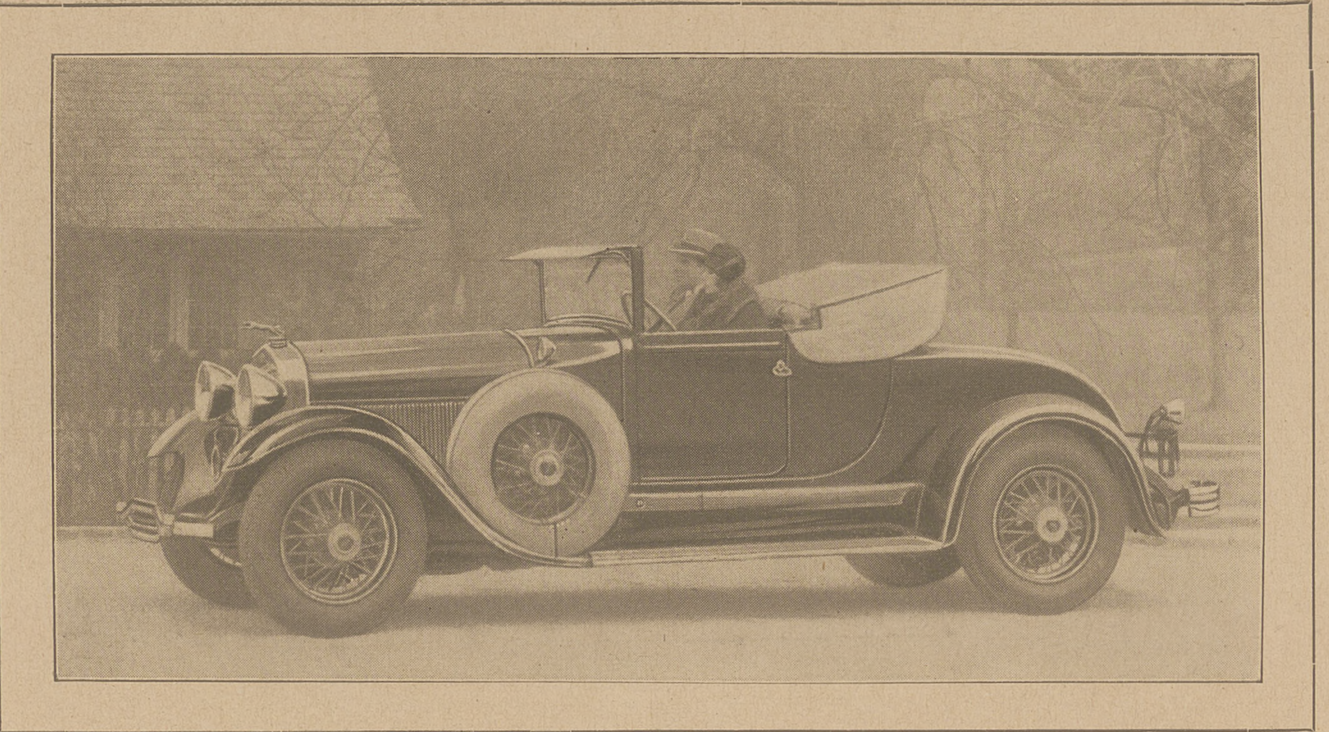
patrz strona 39

TATRA-AUTO

WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 14
TELEFON Nr. 409-22

Dyrekcja, Biuro i Warsztaty

CZERNIAKOWSKA 205/207
TELEFONY 175-32, 292-42, 213-69

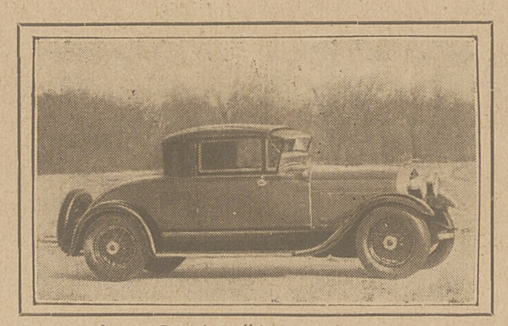


Roadster Klubowy

U Lincolna moc i wytrzymałość idą w parze z elegancją i pięknością. Nawet najdrobniejszy detal posiada piętno dobrego smaku i wysokiej jakości. Nadwozia jego projektują i budują najwybitniejsi budowniczy karoserji świata, a wielki wybór sharmonizowanych kolorów, ktorymi Lincoln szczególnie się odznacza, pozwala kupujacemu zadośćuczynić swoim najwybredniejszym nawet wymaganiom w tym kierunku.

Długie, niskie i proste linje czynią Lincolna symbolem największego piękna, wytwarzanego przcz nowoczesny przemysł samochodowy, zaś najbliższy autoryzowany przedstawiel nieobowiązującym pokazem z łatwością przekona Was, iż Lincoln jest najbardziej zbliżony do perfekcji i że należy do najwyższej klasy.

Lincoln wymaga bardzo małej opieki i da Wam tysiące za tysiącami kilometrów bezpiecznej i wygodnej jazdy.



Dwu-osobowe Coupé Judkinsa

Zastępstwa Samochodów Lincoln:

Motofors Sp. z. ogr. odp.
Kredytowa 9, Warszawa

"Autotraktor" Sp. z. ogr. odp.
Ossolińskich 1, Warszawa

J. Zagórski
Ogrodowa 17, Poznań

Ludwik Hubicki,
Szpitalna 11, Kraków

"Eshape" Sp. H/P z. o. p.
Akademicka 15, Lwów

LINCOLN

ODDZIAL LINCOLN
FORD MOTOR COMPANY



WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWA NA:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy: Inż. **St. Nawakowski,** Sp. z ogr. odp. Warszawa.

Salon Samochodowy: ulica Kredytowa Nr. 4, telefon 291-34.

2) Wielkopolskę i Pomorze — Firma **„Praga Automobile“,** Poznań.

Salon Samochodowy: Plac Wolności № 11, telefony: 55-33 56-55.

3) Małopolskę, Śląsk i Wołyń—**Henryk Buchstab**, Lwów.

Salon Samochodowy: ulica Jagiellońska № 7, telefon 3-05.

Wielki wybór wozów na składzie. Części zapasowe na miejscu. Dogodne warunki sprzedaży.

AUTO
i
PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
połączone

19 Listopad 29

SPIS RZECZY

str.

Zjazd Członków Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych — Janusz Regulski 12
23 Salon Samochodowy w Paryżu — Kazimierz Wallmoden 15
Ogólne wrażenia z wystawy w Olympia — W. Hulanicki 17
Obrazki z podróży samochodem po Europie (część II) — Janusz Regulski 20
Automobilizm w Polsce w pierwszem półroczu 1929 — Adam Minchejmer 28
Po zakończeniu sezonu sportowego — Marjan Krynicki 31
Dzieje Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych 33
Sport w ubiegłym miesiącu 35
Międzynarodowy kalendarz sportowy na r. 1930 36
Znakowanie dróg — L. Ballenberg 41
Kronika Przemysłowo-Handlowa 42

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.



OPOŃA

PRZECIWŚLIZGOWA
BEZPIECZNA

Nie obawiaj się
śliskich ani złych
dróg, gdy jedziesz

NA OPONACH



ROK VIII | WARSZAWA, LISTOPAD 1929 r. | Nr. 11



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN | WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

SZYBKI WZROST LICZBY POJAZDÓW MECH. w I półroczu 1929 r.

Skala w tysiącach sztuk

40 38 36 34 32 30 28 26 24 22 20 18 16 14 12 10 8 6 4 2 0

Ogólna liczba pojazdów mechanicznych — 39.363.
Samochody — 33.567.
Samochody osobowe (z dorożkami) — 24.160.
Samochody osobowe (bez dorożek) — 17.289.
Samochody ciężarowe — 5908.
motocykle — 5426.
autobusy — 3499.

1925. 1926. 1927. 1928. 1929.

(Do artykułu na stronicy 28-ej).



Pałac Automobilklubu Francji, siedziba A. I. A. (U góry w kręgach świetlnych inicjały 1904 — A. I. A. — 1929).

Zjazd Członków Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A.)

8 — 13 października 1929 r.

Zwyczajem dorocznym poszczególne komisje A. I. A. rozpoczęły swe prace w ostatnich dniach istnienia Salonu Automobilowego. W ten sposób przedstawiciele 34 klubów narodowych, zrzeszonych w A. I. A. mieli możność przyjrzenia się tysiącom samochodów wystawionych w Salonie, zanim wchłonął ich całkowicie wir posiedzeń, konferencji, no i przyjęć i bankietów.

Program tegorocznego Zjazdu był szczególnie bogaty i uroczysty.

Międzynarodowy Związek Automobilowy święcił 25 lat swego istnienia i tyleż lat prezesury barona Zuylena.

Reprezentując i w roku bieżącym z Prezesem A. P. hr. Raczyńskim, w tych pracach i uroczystościach Automobilklub Polski, pozwolę sobie pokrótce zdać z nich sprawozdanie.

Posiedzenie Międzynarodowej Komisji Turystycznej zajęło cały dzień 8 października.

Przedyskutowano całokształt aktualnych spraw związanych z turystyką automobilową, do należytego rozwoju której obecnie tak wielką wagę przypisują przedewszystkiem rządy wszystkich państw.

W tej dziedzinie A. I. A. odgrywa ogromną i niezwykle owocną rolę.

Z pomysłów i doświadczeń szeregu państw, dyskutowanych przez przedstawicieli automobilistów 34 narodów, wykuwane są jednolite zasady i postanowienia, które każdy z klubów stara się wprowadzić w życie w swoim kraju.

Sprawą, która najbardziej uwagę komisji Turystycznej zaprzątą, jest sprawa należytego znakowania dróg.

W tej dziedzinie tak ważnej dla turystyki automobilowej, jest jeszcze bardzo wiele do zrobienia.

Poza znakami ostrzegawczemi, które już wszędzie istnieją, w jednakowej formie i mniej więcej dostatecznej ilości, inne jak drogowskazy, znaki miejscowości i różne orjentacyjne są bardzo różnorodnie traktowane przez poszczególne kraje i wogóle zbyt mało poświęca się im uwagi.

Zatwierdzono szczegółową instrukcję, która stanowi zbiór uzupełniony wszystkich postanowień zapadłych w tej mierze. Instrukcja ta zostanie wydana w oddzielnej broszurce.

Postanowiono polecić klubom wydawanie turystom przed ich wyjaz-

dem w podróż, małych broszurek, czy też kartek, zawierających najważniejsze informacje dotyczące warunków turystyki i przepisów o ruchu w danym kraju, oraz zaopatrzyć w nie posterunki graniczne swego kraju, przynajmniej na głównych szlakach.

Polecono klubom drukowanie spisu hoteli swego kraju, oraz wydawanie lepszym hotelom tarcz polecających. Najbardziej renomowane hotele mogą otrzymać pozatem za pośrednictwem klubu narodowego tarczę A. I. A.

Postanowiono nadal wydawać znakomity „Zbiór Informacji Turystycznych", polecając korzystanie z niego wszelkim klubom, w tej liczbie i afiljowanym, oraz atlas „l'Europe en Automobile".

Wreszcie postanowiono gorąco propagować malowanie na biało drzew, na skrętach, oraz przy skrzyżowaniu dróg, co tak bardzo przyczynia się do bezpieczeństwa ruchu nocnego.

Rozprawy Międzynarodowej Komisji Ruchu i Spraw Celnych zajęły również cały dzień 11.X, z programem bodaj jeszcze obfitszym.

Ramy tego artykułu nie wytrzymują omówienia, choćby pobieżnego, całokształtu spraw poruszonych w związku z użytkowaniem tryptyków, z załatwianiem wynikających stąd skomplikowanych formalności i dążeniem do ich uproszczenia. Dość powiedzieć, że rozmowy na ten temat trwały całe przedpołudnie.

Z innych ważniejszych spraw zacytuję fakt, że obecnie automobilista, który zagubi swe międzynarodowe świadectwo drogowe, może je otrzymać w obcym kraju na podstawie swego krajowego prawa jazdy.

Wreszcie uznano za konieczne dążyć do najlepszego rozwoju prac Cetralnej Rady Turystyki Międzynarodowej, stworzonej z inicjatywy A. I. A., w której to Radzie przedstawiciele A. I. A. mają możność bezpośredniego zetknięcia się z czynnikami rządowemi poszczególnych państw.

Międzynarodowa Komisja Sportowa, w której mam zaszczyt brać udział od roku zeszłego jako przedstawiciel Polski, zajmowała się zmianami, jakie mają być wprowadzone do Międzyn. Kodeksu Sportowego, ustaliła kalendarz sportowy 1930, przyznała wbrew poprzedniej swej opinji, szampionat świata, marce E. Bugatti, wreszcie załatwiono szereg różnych innych spraw sportowych.

Walne Zgromadzenie wszystkich delegatów, zakończyło część rzeczową programu Zjazdu.

Część reprezentacyjna programu, była nie mniej obfita.

P. A. Citroën swoim sumptem iluminował cały plac de la Concorde. Był to niezwykle bogaty a zarazem i subtelny dowód uznania dla A.I.A.

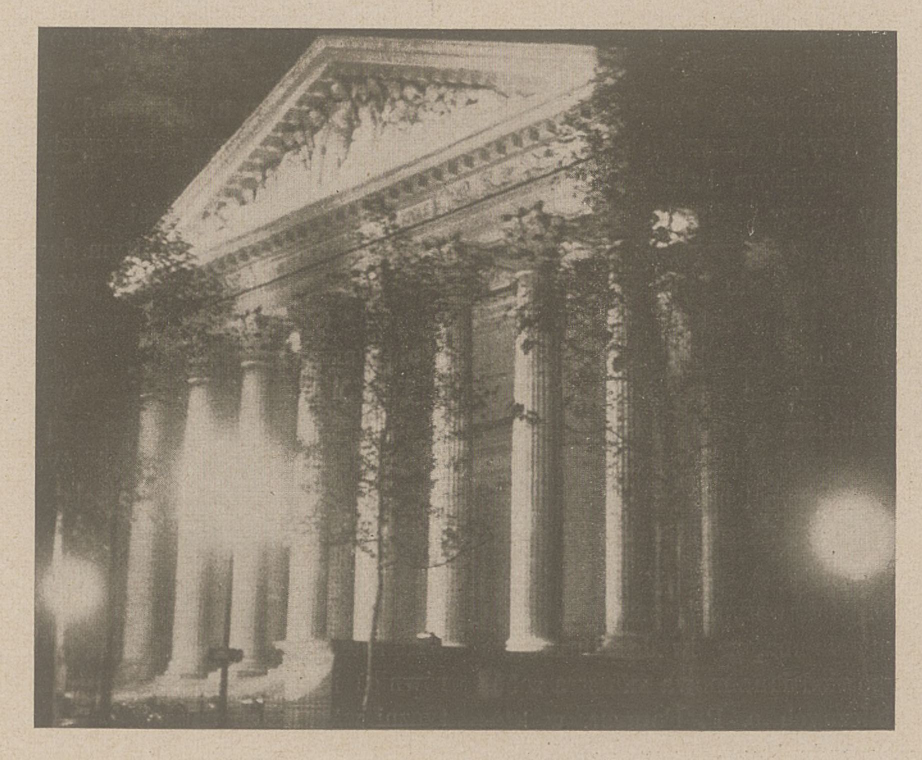
Odbył się szereg bankietów i przyjęć, a przedewszystkiem uroczyste Walne Zgromadzenie A.I.A., w którem po za delegatami wszystkich klubów, wzięli udział przedstawiciele Rządu francuskiego, dyplomacji, przemysłu automobilowego i t. p.

Sędziwy Prezes baron de Zuylen dał rys historyczny 25-o letniego istnienia A.I.A. Okres ten pokrywa się prawie z istnieniem samochodu jako środka lokomocji.

Baron Zuylen założyciel Automobilklubu Francji, powstałego już 30 lat temu, a następnie inicjator A.I.A. i pierwszy jego prezes, z wielkiem wzruszeniem wspominał te pierwsze nieśmiałe kroki w celu utworzenia i zorganizowania sportu automobilowego.

Wtedy nikt nie marzył naturalnie o tem, że samochód stanie się potęgą dzisiejszą. Do popierania rozwoju ówczesnego samochodu, tego prymitywu, tej niezgrabnej i niemrawej bryki, pchnęła go myśl natury humanitarnej. Ten nowy środek lokomocji, według niego, zapalonego zwolennika i obrońcy konia, mógł przynieść ulgę w ciężkiem życiu tego szlachetnego zwierzęcia. Czyż mógł on wtedy przypuszczać, że samochód wkrótce nie tylko ulży koniowi, ale go wogóle z miasta wyruguje.

Czyż mogło mu to wtedy przyjść na myśl, skoro w 1895 roku podczas pierwszych wyścigów, ażeby napewno być na pierwszym punkcie kontrolnym, pojechał końmi i był



La Madeleine w nocy.

na miejscu wcześniej niż samochody „wyścigowe”?

Przecież na bankiecie po tych wyścigach, kiedy jeden z konstruktorów w zapale krasomówczym powiedział, że przyjdzie czas kiedy samochody będą robić 50 a nawet 60 klm na godz. obecny wtedy minister przemysłu, nachylił się do barona de Zuylen i z niezadowoleniem zauważył:

— „Że też przy końcu bankietu ludzie zawsze muszą mówić głupstwa“.

A dziś tenże baron de Zuylen wręcza majorowi Segrave medal złoty A. I. A. za osiągnięcie szybkości 372 kilometrów na godzinę?

Czyż to nie wygląda jak historja z bajki?

To też był on wzruszony do głębi, kiedy jeden po drugim, delegaci kilkudziesięciu narodów składali mu serdeczne życzenia, wysokie ordery i upominki.

Był to podniosły akt hołdu złożony nie tylko bar. de Zuylen za jego 25 letnią pracę, ale i tej automobilowej lidze narodów uparcie torującej samochodowi, temu dobrodziejstwu ludzkości, drogę rozwoju, zwalczając zacofanie, upór i stare, przebrzmiałe zasady.

Automobilklub Francji, jak zwykle, przyjął wszystkich delegatów na wspaniałym bankiecie. Usłyszeliśmy szereg pięknych mów, sławiących sport i przemysł automobilowy, naturalnie przedewszystkiem francuski. Francuzi umieją być uprzejmi i gościnni, ale mają tę mądrą zasadę, że szczycą się otwarcie wszystkiem co francuskie, że swoje czyny, swój stan posiadania i swoje dobro mocno i bez żenady wysuwają naprzód, stawiają ponad wszystko.

Najciekawszym momentem była dwugodzinna, ze swadą i humorem wypowiedziana mowa ministra robót publicznych p. P. Forgeot, w której rozwinął on cały program rządu w dziedzinie budowy dróg i komunikacji automobilowej.

Władze municypalne Paryża zadokumentowały również swe sympatje dla świata automobilowego, urządzając uroczyste przyjęcie delegatów A. I. A. w pięknych salach ratuszowych.

Wśród tej powodzi posiedzeń, przyjęć i bankietów ogromną przyjemność sprawiła wszystkim wycieczka do wspaniałej posiadłości członka A. C. F. p. Sommier, Château de Vaux-le-Vicomte.

Paroma olbrzymiemi autobusami pojechaliśmy pod Paryż w stronę Melun.

Château de Vaux to jeden z najpiękniejszych we Francji zabytków architektury renesansowej.

Minister Fouquet, popadłszy w niełaskę Ludwika XIII postanowił olśnić swego władcę i w tym celu wybudował w ciągu 5 lat, co na owe czasy było swego rodzaju rekordem, ten przepyszny pałac, otaczając go wspaniałemi ogrodami upiększonemi kilkudziesięciu fontannami, ba, przeciętemi nawet sztuczną rzeką, przez którą przeprawa odbywa się na małym promie.

Ludwik XIII nie doczekał się już ukończenia tych prac, i dopiero jego następca Ludwik XIV zjechał do pałacu na festyn urządzony dla niego, z niesłychanym przepychem, przez Fouquet'a.

Nie ulega wątpliwości że król był olśniony, czego niezbitym dowodem jest Versal budowany później, na wzór Château de Vaux, przez tych samych mistrzów.

Tem nie mniej jednak Fouquet następnego dnia został wtrącony do więzienia, gdzie zakończył życie, wyzuty z zaszczytów i bogactw.

Ostatnim aktem jubileuszowego Zjazdu był wielki bankiet A. I. A. w hotelu Continental, w którym wzięli udział prócz delegatów A.I.A. również i przedstawiciele dyplomatyczni wszystkich państw.

Szereg mów, toastów i wspomnień, zakończył p. Bonnefous, minister handlu, znany nam ze swej niedawnej wizyty w Polsce.

W pięknem przemówieniu przypomniał on, że w ostatnich 25 latach genjusz ludzki stworzył samochód, kinematograf, radjo, lotnictwo, wynalazki najpotężniejsze naszej ery.

A co dalej, czyż możemy przewidzieć co postęp przyniesie nam jutro?

W 1830 roku, kiedy powstała w Anglji pierwsza kolej parowa, władze zezwoliły na jej funkcjonowanie pod kategorycznym warunkiem, że przed lokomotywą, będzie szedł człowiek z czerwoną chorągwią, uprzedzając ludność o zbliżeniu się pociągu.

Ten człowiek z czerwoną chorągwią, który przetrwał przez długi szereg lat, wstrzymując uparcie bieg kolei, to symbol zacofania, to symbol tępego i bezmyślnego hamowania pędu życia.

O tym człowieku z czerwoną chorągwią winny pamiętać wszystkie władze.

Szczególnie liberalnego, nieskrępowanego żadnemi przestarzałemi zasadami i przyzwyczajeniami, traktowania, wymaga automobilizm, który przyniósł z sobą przewrót w warunkach życia ludzkości.

Samochód, po za swem znaczeniem gospodarczem, ma jeszcze inną szczytną cechę.

Jest on apostołem pokoju. Dzięki niemu narody poznają się wzajemnie, on w coraz większym rozwoju swym, atakuje granice dzielące te narody, on przedewszystkiem współpracuje efektywnie w zespoleniu ich w jedną wielką rodzinę.

Rozwijając dalej te piękne myśli o znaczeniu automobilizmu p. minister zakończył:

— I dlatego, niema dziś lepszej lokaty dla państwa jak budowa dróg. —

Janusz Regulski

PREZES KOMISJI SPORTOWEJ A. P.



Dekoracja wewnętrzna była jeszcze wspanialsza niż dotychczas...

23 Salon Samochodowy w Paryżu

(wnioski ogólne)

Paryski Salon Samochodowy otwiera jesienny sezon wielkich wystaw samochodowych. Będąc pierwszym z kolei, jest też pierwszym pod względem wielkości i znaczenia. Świadczy o tem stale bardzo liczny udział obcych wystawców, którzy znajdują w Paryżu najlepszą okazję do nawiązania łączności z całym rynkiem europejskim.

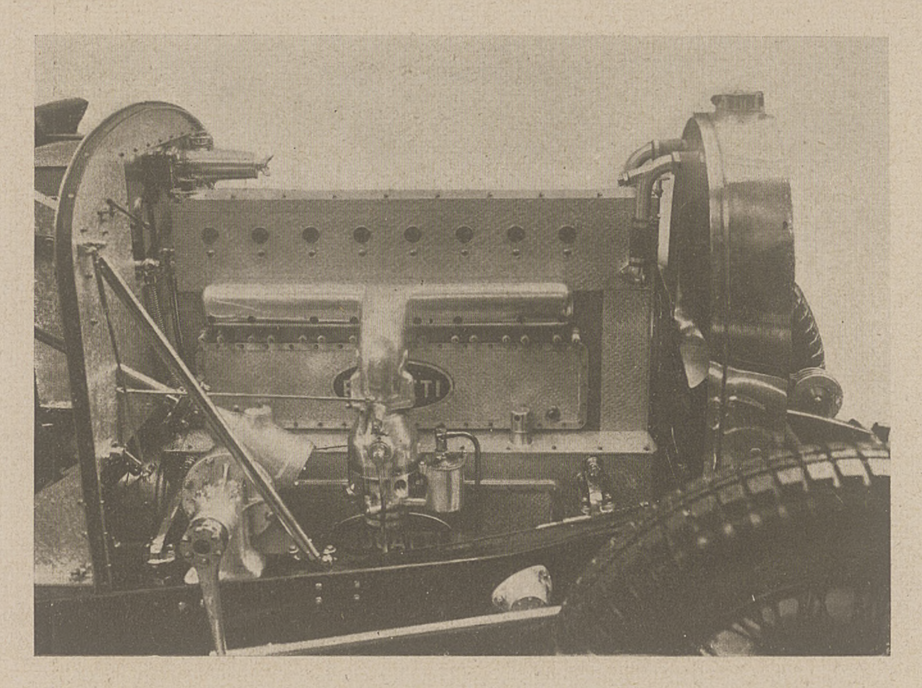
Z tego względu Salon Paryski jest terenem, na którym z największą zaciętością rozgrywa się od lat kilku walka pomiędzy przemysłem samochodowym amerykańskim i europejskim, a szczególnie francuskim. Krótką historję tej walki mamy świeżo w pamięci. Wkrótce po wojnie przemysł europejski został zaskoczony zalewem wspaniałej produkcji amerykańskiej i przemysł samochodowy wielu krajów znalazł się w niezwykle trudnej sytuacji, której groza szczególnie wyraźnie ukazywała się na salonie, gdy konkurenci stawali obok siebie.

Tegoroczny Salon Paryski wykazuje po raz pierwszy pewne okrzepnięcie w szeregach europejskich konstruktorów i ich świadomą akcję obronną, która, trzeba to zauważyć, nie polega bynajmniej na naśladowaniu metod amerykańskich, lecz nosi cechy odrębnego stosunku do zagadnienia.

Siłę konkurencyjną samochodów amerykańskich, poza charakterystycznemi właściwościami konstrukcyjnemi, które mogą mieć swoich zwolenników i przeciwników, stanowi, krótko mówiąc, wysoka wartość produktu w połączeniu ze stosunkowo niską ceną. Osiągnięcie tego cudownego połączenia stało się możliwem, jak wiadomo, dzięki ogromnej finansowej potędze fabryk amerykańskich i skoncentrowaniu tej potęgi na produkcji nielicznych odrębnych typów.

W pierwszej chwili, gdy konkurencja amerykańska zaznaczyła się jako groźna w Europie, widziano drogę ratunku tylko w walce tą samą bronią i nawoływano do łączenia fabryk europejskich w konsorcja, w celu zorganizowania produkcji na wzór amerykański. Sporo też w tym kierunku uczyniono, ale przeobrażenie europejskich przedsiębiorstw na wzór amerykański nie wydaje się możliwem i samo życie pchnęło przemysł europejski na inną drogę, na której stara się zdystansować przeciwnika, przedewszystkiem przez lepsze poznanie i przystosowanie się do wymagań własnego rynku. — A trzeba zauważyć, że nabywca europejski ma zupełnie inne wymagania niż klijent amerykański.

Mojem zdaniem, nabywcy samochodów dzielą się dość wyraźnie na dwie grupy. Jedna — to ci, dla których zaspokojenie ich indywidualnych upodobań stoi przy kupnie wo-



Silnik BUGATTI, 5 litrów, 8 cylindrów.

zu na pierwszem miejscu. Druga — to ci, dla których cena wozu i koszt jego eksploatacji odgrywa największą i decydującą rolę przy wyborze.

Przemysłowiec europejski stara się obecnie zaspokoić jednych i drugich.

Pierwszym daje wozy wysokiej klasy. Podwozie tych samochodów jest ostatnim wyrazem techniki, — linja karoserji ostatnim krzykiem mody. W tej dziedzinie europejski wytwórca (a przedewszystkiem francuski), stoi wobec konkurencji bardzo mocno. Szybkie wprowadzenie najnowszych udoskonaleń technicznych trudno daje się pogodzić z amerykańską masową produkcją, która może mieć za przedmiot tylko ustalone i znormalizowane typy. Jeżeli zaś chodzi o linję w budowie karoserji, to dobry smak francuski ceniony jest jednakowo po obu stronach Atlantyku.

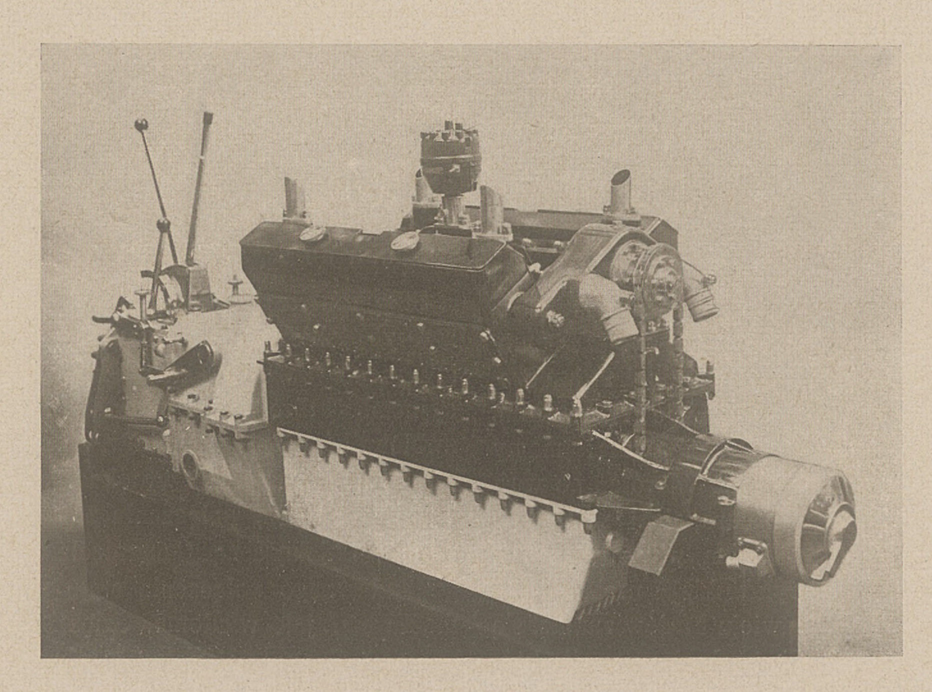
Jeżeli chodzi o drugą grupę nabywców, która jest o wiele liczniejsza i która szuka przedewszystkiem taniej i użytecznej maszyny, to konkurencja z produkcją amerykańską jest o wiele trudniejsza. Dla pozyskania tej kategorji klijentów przemysł europejski uruchomił produkcję małych samochodów, która w tym roku nabrała już wyraźnego charakteru odrębnej grupy. Do grupy tej zaliczam samochody takie, jak Rosengart, Hanomag, Mały Opel, Peugeot 5 KM, La Licorne i inne, a także będący w przygotowaniu W. M. — Nie są to samochody ani tej samej mocy ani tej samej nośności co popularne samochody amerykańskie. Przewiezione do Nowego Yorku lub Chicago z pewnością nie znalazłyby nabywców, ale u nas, gdzie każdy liczy się bardziej z kosztami kupna, kosztami eksploatacji i garażu, znajdą bardzo wielu amatorów. Są to samochody przystosowane do kieszeni i wymagań europejskiego nabywcy i dlatego twierdzę, że będą miały powodzenie i *spełnią bardzo ważną rolę w ogólnej motoryzacji.*

Zarysowanie się tych dwuch kierunków w produkcji europejskiej uważam za jedną z ważniejszych cech tegorocznego Salonu.

Jeżeli chodzi o ogólną charakterystykę tendencyj konstrukcyjnych na podstawie eksponatów, to stwierdzimy zupełny brak jakichkolwiek rewelacyjnych wynalazków, a natomiast ogólne dążenie do zwiększenia praktyczności, pewności, bezpieczeństwa i wygody. — W szczegółach spotykamy bardzo wiele ulepszeń, lecz trudno je tu wyliczać.

W zakresie silników jesteśmy w pełni rozpoczętej już w zeszłym roku epoki sześciu cylindrów. I w tym roku sześciocylindrowce przeważają, ale wiele firm nie zadawalnia się niemi i przechodzi zdecydowanie do ośmiu lub dwunastu cylindrów. Z pośród tych ostatnich ogólną uwagę zwracał bezzaworowy dwunastocylindrowiec Voisina.

Skrzynka przekładniowa budowana jest obecnie w jednym bloku z



12-to cylindrowy silnik VOISIN

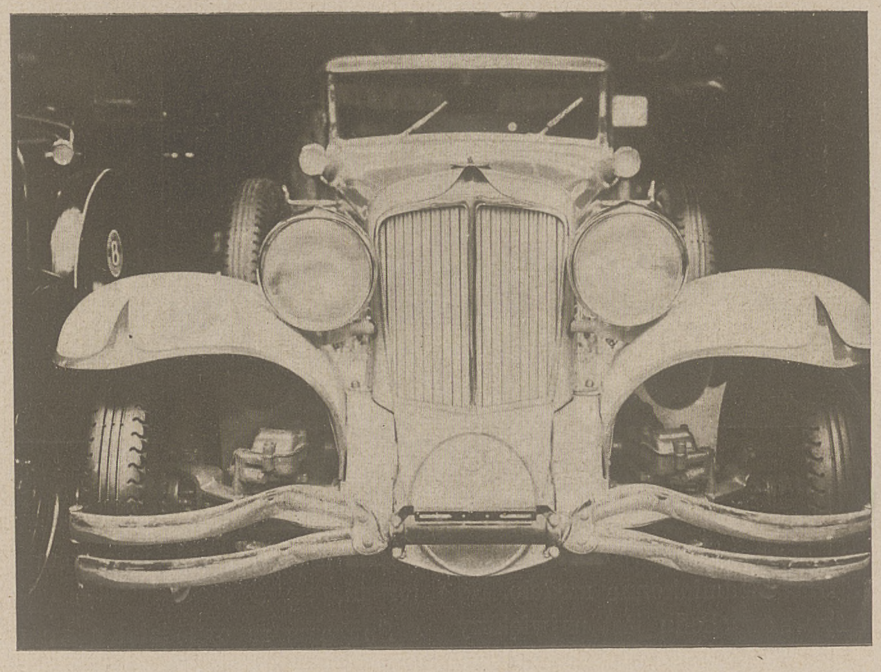
silnikiem. Zwrócić należy uwagę na ilość przekładni. — Przez dłuższy czas samochody o dużej mocy miały cztery przekładnie, a słabe samochody tylko trzy. Był to właściwie nonsens. — Jeżeli takie wozy, jak siedmiolitrowy Hispano lub Renault 8 cyl. mogły się zadowolić trzema przekładniami, to małe wozy o pojemności cylindrów poniżej 1500 cm. sześć. powinny mieć raczej cztery przekładnie. Na samochodach amerykańskich skrzynki trójprzekładniowe przeważają, ale można przypuszczać, że w niedalekiej przyszłości cztery przekładnie znajdą tam coraz większe zastosowanie.

Jako ważne udoskonalenie należy podnieść skrzynki o dwuch przekładniach cichobieżnych, jak np. skrzynka Panharda. — Inni, jak Voisin i Berliet, stosują podwójną demultyplikację, która przy skrzynce trójprzekładniowej daje w rzeczywistości sześć przekładni: trzy zwykłe do jazdy na szosie i trzy zmniejszone do jazdy w ruchu miejskim lub w terenie górzystym.

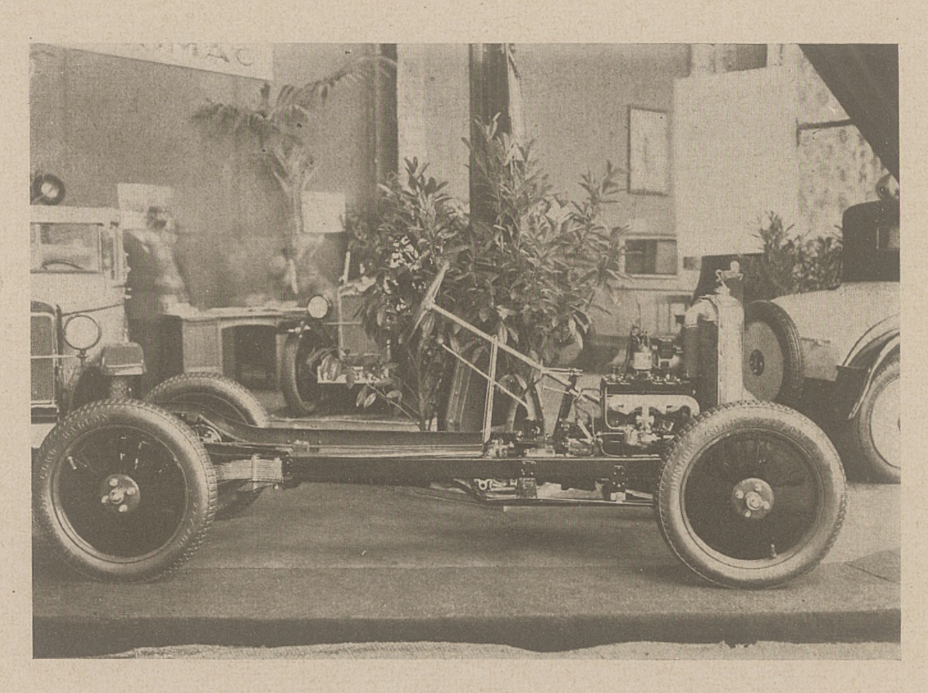
Niezależne resorowanie kół reprezentowane jest przez firmy: Cottin-Desgouttes, Sizaire, Tatra, Steyr i Lancia. Zalety tego rozwiązania są dostatecznie znane i cenione przez polskich automobilistów, należy się tylko dziwić, że jeszcze tak nieliczne firmy stosują to udoskonalenie.

Napęd na przednie koła, używany dotychczas tylko do samochodów wyścigowych, został zastosowany przez firmę Auburn do samochodu turystycznego. Teoretyczne rozumowanie każe nam oczekiwać wielu zalet od takiego napędu, co jednak wykaże praktyka, to dopiero zobaczymy.

Kazimierz Wallmoden.



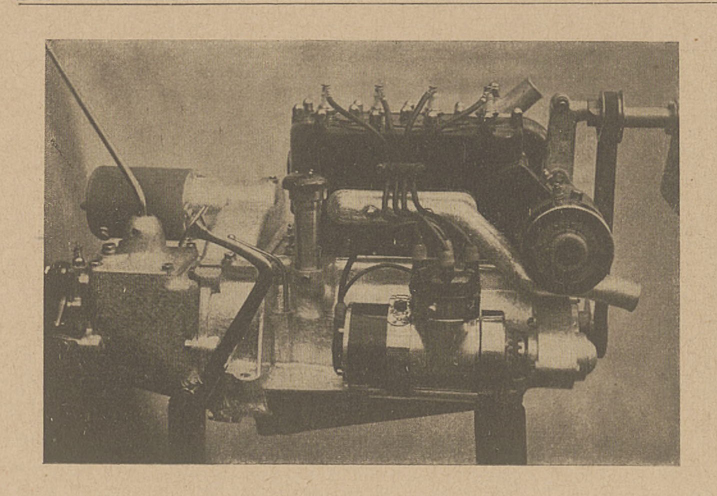
Samochód CORD z napędem na przednie koła.

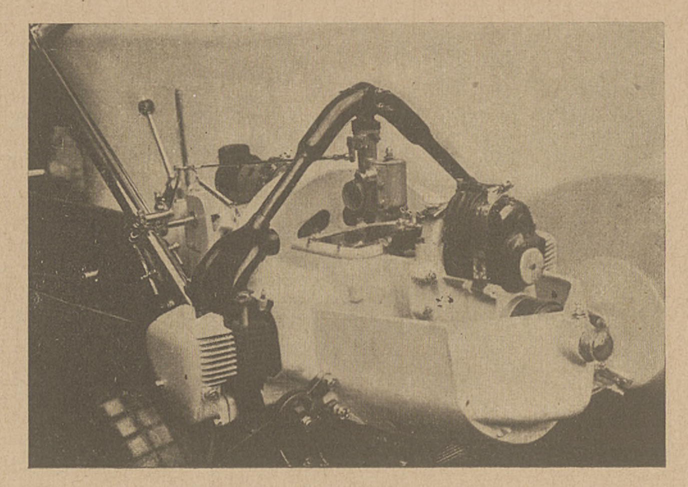


Podwozie HANOMAG

Ogólne wrażenia z wystawy w Olimpji

Dwudziesta trzecia doroczna międzynarodowa wystawa automobilowa w Olympia spowodowała jak zwykle niebywały zjazd wszystkich, kto ma jakikolwiek związek z samochodem. Hotele przepełnione, ruch i ożywienie w restauracjach, wszędzie mowa o motorze. Wszystkie kraje posiadające przemysł samochodowy, mają swoje eksponaty. Rozmaitość cen, siły, rodzajów karoseryj zadziwia zwiedzających wystawę. W jednym ze standów można stać się posiadaczem samochodu wpłaciwszy tylko pięć funtów angielskich, wtedy kiedy za cenę innego samochodu mogłaby cała rodzina jako tako przeżyć dobrych kilkadziesiąt lat. Mam na uwadze w tej chwili amerykańskie auto Duesenberg, kosztujące 3.460 funtów — około 150.000 zł. Rozpięcie cen jest zastanawiające. Najtańszy samochód kosztuje 90 funtów — jest nim jednocylindrowy Trojan, maszyna o bardzo pomysłowej konstrukcji, posiadająca wszystkie cechy nowoczesnego samochodu, pomimo swego jednego cylindra. Prawie wszystkie marki angielskie wypuściły w tym





Z PARYSKIEGO SALONU: Na lewo—blok silnikowy samochodu ROSENGART. Na prawo znany dobrze w Polsce silnik TATRA.

roku konkurencyjne dla Austina i Morrisa siedmiokonne modele. Na ten typ samochodu jest największy popyt, to też jemu poświęcone są wysiłki i zdolności konstruktorów.

Plądrując standy natrafia się na różnorodne kurjoza, jak naprzykład umieszczenie motoru z tyłu, zaś kufrów pod maską, lub też poprzeczne umieszczenie silnika i t. d. Rzeczy te nie mogą uzyskać popularności, szczególniej wśród tutejszej klijenteli, mocno konserwatywnej.

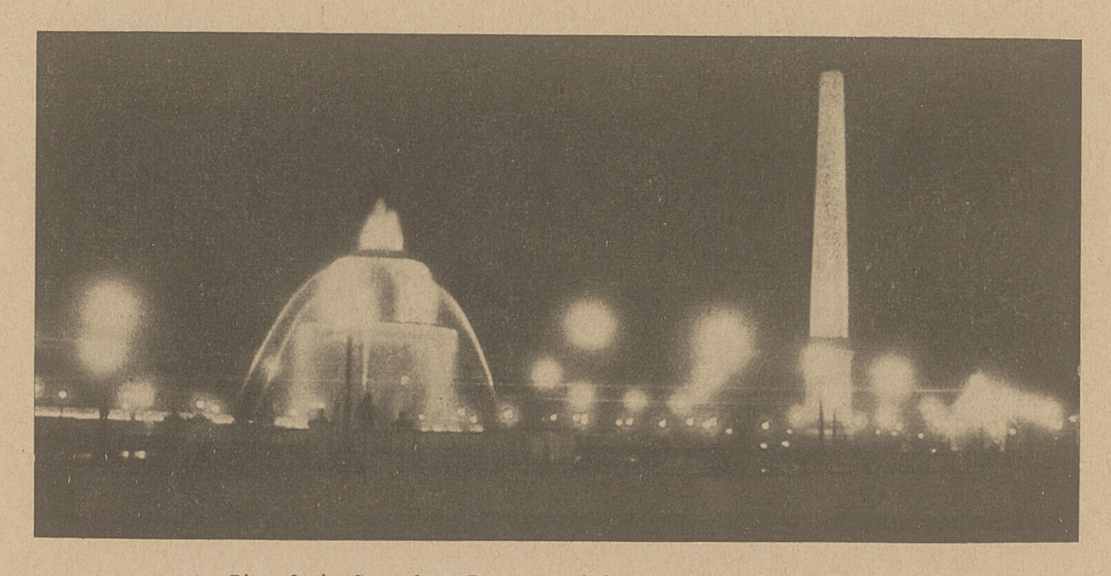
Kilkanaście wspaniałych okazów aut sportowo wyścigowych, wśród których czaruje swemi linjami Alfa Romeo, przeraża ogromem Mercedes Benz (265 koni), ujmuje głośną sławą Bugatti, Salmson, Amilcar. Te potworki, świadome swych skrzydeł, zwracają uwagę niskiemi linjami i najczęściej jaskrawemi kolorami.

Sunbeam zapowiedział nową próbę pobicia światowego rekordu szybkości na wiosnę przyszłego roku. Na stoisku tej marki wystawiony jest obraz mającego służyć do tego celu potwora. Dwa dwunastocylindrowe silniki będą niosły z rzekomą 260 milową szybkością (około 420 kilometrów) do zwycięstwa, do szlachetnego tytułu, na laurach którego spoczywa tegoroczny mistrz Segrave.

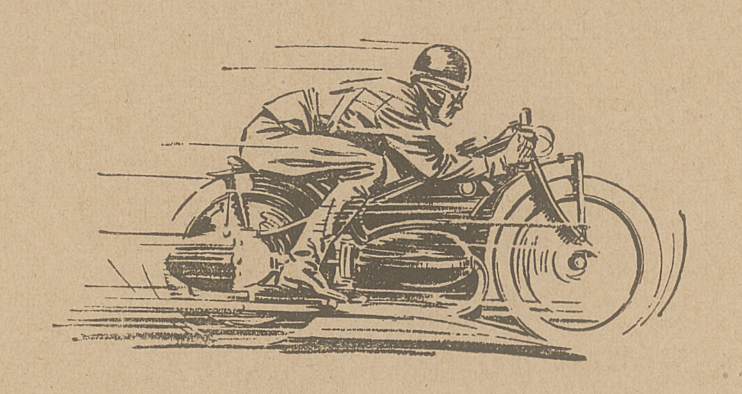
Najmodniejszym typem karoserji jest teraz tak zwane Sportsman's Coupe, czyli przydłużony zeszłoroczny typ Coupe. Jest to rozwinięcie dwumiejscowego conduite interieure z małemi strapontenami do wygodnego krytego czteroosobowego auta, które jednak nie zatraciło cech sportowości, jest niskie i posiada tylko jedną parę drzwi. Coraz więcej uwagi udziela się kufrom podróżnym. Kufry te wędrują posłuszne woli konstruktora od przodu (przed motorem) przez dach na tył samochodu, zmieniają kształt, pojemność, tak jak by to była kwestja pierwszorzędnej wagi.

W dziedzinie tak zwanych „gadgetes", czyli upiększeń samochodu, nadzwyczaj modne są szklane figurki na chłodnicy z kolorowymi lampkami wewnątrz, oraz pręty z czerwoną gałką, które się przyczepia na prawem skrzydle (na kontynencie na lewem), w celu oznaczenia wyraźnie zasięgu skrzydła.

Witold Hulanicki.



Place de la Concorde w Paryżu, oświetlony rzęsiście na czas Salonu.



Najwyższą szybkość, jaką kiedykolwiek uzyskano na motocyklu – 216·9 klm/godz. – osiągnął Ernest Henne na motocyklu B. M. W. przy użyciu

GARGOYLE

Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. – CZECHOWICE - WARSZAWA

OBRAZKI
Z PODRÓŻY SAMOCHODOWEJ po Europie

Szkicował i fotografował
Janusz Regulski



Na plaży La Baule.

II.

La Baule, miejscowość kąpielowa, dziś już bardzo znana i bardzo reklamowana, zajmuje środek piaszczystego wybrzeża ciągnącego się wielkiem, bo aż 10 kilometrowem półkolem od Pornichet do Pouliguen. Parę kilometrów powyżej, koło rybackiego portu Croisic, zaczynają się już dzikie, poszarpane czarnemi skałami brzegi bretońskie.

Okryta od wiatrów północnych cyplem Bretanji, lasami od wschodu, ogrzana ciepłemi prądami Golfstromu od zachodu, śliczna ta plaża niezna prawie złej i zimnej pogody. Słabe podmuchy z oceanu, orzeźwiają nieco panujące przeważnie upały.

Plaża — prawdziwe marzenie. Dzięki jej długości liczni amatorzy kąpieli nie mają potrzeby skupiania się w jednem miejscu. Podczas przypływu, powtarzającego się dwa razy na dobę, szumiące fale zalewają plażę, zostawiając wąski zaledwie kilkunasto metrowy pas piasku, obsadzony gęsto barwnemi namiotami. Po sześciu godzinach cofania się, morze pozostawia gładziutką, twardo ubitą taflę mokrego piasku, kilkusetmetrowej szerokości.



Na plaży La Baule.

Wtedy na tym idealnym, lśniącym w promieniach słonecznych, torze, odbywają się przejażdżki konne, na rowerach, gry sportowe, a raz do roku i wielkie wyścigi samochodowe.

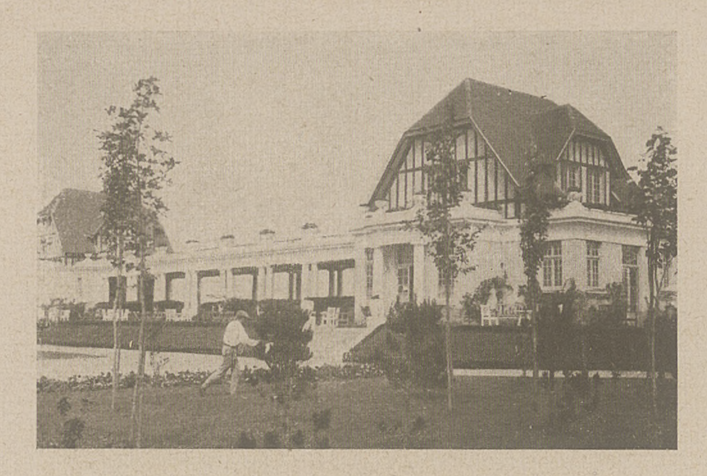
La Baule, jako plaża o międzynarodowej reputacji, od niedawna istnieje. Ale już dziś posiada wszystko, co może sprawić przyjemność, rozrywkę, czy emocję sportową jej gościom.

Wspaniały klub tennisowy z 24 placami „en tout cas" i ślicznym budynkiem klubowym, golf, „tir aux pigeons", klub jeździecki, połowy ryb, polowanie, wycieczki na pełne morze. Pozatem piękne kasyno z koncertami, no i dla pragnących mocniejszych emocji, z salą gry.

Czegóż może więcej dusza zapragnąć?

Nam kąpiele, tennis i wypady samochodem, wypełniały szczelnie całe dnie.

Jako szczerzy automobiliści w wędrówkach naszych po świecie, nie możemy zmusić się do dłuższego pobytu w jednej miejscowości. A



Śliczny klub tennisowy.



Wydobywanie soli z wody morskiej. Niewierny Tomasz.

jednak tutaj przesiedzieliśmy z całą satysfakcją, pełne 10 dni.

*
* *

W paru wycieczkach samochodem, poznaliśmy okolice La Baule.

Kilka kilometrów na północ pod Pouliguen, morze długim językiem wrzyna się w ląd. Istnieje tu od niepamiętnych czasów przemysł wydobywania soli z wody morskiej.

Całe pola pokrywają, obramione grobelkami, tafle parującej morskiej wody.

Pomiędzy niemi widnieją białe stożki gotowej do sprzedaży soli.

Dalej nieco, miasteczko Batz, chlubiące się ciekawemi i dobrze zakonserwowanemi ruinami kościoła z XV wieku, oraz malutkiem muzeum kostjumów bretońskich, tak barwnych i malowniczych, a na nieszczęście dziś już zupełnie zanikłych.

Podążamy brzegiem morskim w stronę Croisic. Kończą się równe i spokojne brzegi piaszczyste. Ponure, urwiste, poszarpane przez wodę skały, wrzynają się w morze.

Wśród nich króluje „le pont du diable".

Croisic mały port rybacki, niema nic już wspólnego ze światem blasku, zabaw i eleganckich kąpieli.

Istnieje i tu wprawdzie słabe naśladownictwo plaży, mikroskopijny basen skalny, w którym kaprys natury ulokował trochę piasku. Trzeba się jednak spieszyć z kąpielą, gdyż po odpływie, nie pozostaje w nim ani kropli wody.

Croisic, to już pole ciężkiej i znojnej pracy. Rybacki, ludek bretoński z trudem wydziera z głębin morza, gęsto najeżonego ostremi skałami, homary, sardynki i inne mniej już popłatne ryby.

Olbrzymich rozmiarów sieci, koloru morza, cienkie jak pajęczyna, powiewne, zwieszające się od szczytów masztów łodzi rybackich, przesychają po połowie, lekko poruszane wiatrem.

Tuż obok na lądzie, nad ogromną, zaścielającą trawnik, lazurową siecią, kilkanaście zgarbionych rybaczek, reperuje mikroskopijne oczka.

Wielkiej i serdecznej opieki wymaga taka sieć, stanowiąca cały majątek rybaka, majątek do którego dochodzi on dopiero po długich latach pracy.

*
* *

Przy brzegu stoi wielka hala. Po połowie rybacy tutaj dobijają i zaraz z licytacji sprzedają swą zdobycz.

Kupione przez hurtowników sardynki, w hali tej, z niebywałą zręcznością są sortowane, a następnie równiusieńko układane do pudełek, mocno solone i w głąb kraju wysyłane.

Połów odbywa się na pełnem morzu. Pajęcze sieci, nawet dla sardynki w wodzie niewidoczne, przecinają w głębinach prądy Golfstromu, z któremi płyną falami, z południa od Hiszpanji, masy sardynek.

Umiejętność rybaka no i szczęście polega na tem, ażeby fali takiej na drodze stanąć. Wtedy tysiące srebr-



O zachodzie słońca.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.



Pod Croisic.... poszarpane przez wodę skały wrzynają się w morze...

nych rybek więźnie w zdradzieckich oczkach sieci. Nie zawsze to ma miejsce. Często po kilkunastu godzinach błąkania się po morzu, łódź cicha i smutna wraca do portu.

Homary inne mają zwyczaje. Siedzą sobie spokojnie na skałach w głębinach morskich. Rybacy mącą im to ciche życie, kusząc je przynętą spuszczaną na długich sznurkach, zakończonych pływakami.

To też nie jest łatwy chleb.

Któregoś dnia wyjechaliśmy łodzią rybacką na pełne morze.

Nasz wilk morski był to swego rodzaju arystokrata wśród rybaków z Croisicu. Łódź jego po za żaglem, koloru zachodzącego słońca, była zaopatrzona w prawdziwy motor, stanowiący objekt jego dumy, zazdrości jego kolegów.

Na tyle łodzi, u brzegu umocowany w jednym punkcie, ruchomy drążek, zakończony mikroskopijną śrubą, zaś w drugim końcu obciążony jednocylindrowym motorkiem, wydającym z siebie całą gamę przeróżnych huków, trzasków i świstów.

Z zaciekawieniem przyglądając się tej katarynce, pytam się rybaka, czy dobrze mu chodzi i jakiej jest fabryki.

— Naturalnie, że dobrze — odpowiada mi z dumą — już go mam parę lat. Przecież to niemiecki motor! —

Zaniemówiłem. Rybak widząc moje zdziwienie, dodał:

— Tutaj nikt innych nie kupi. U nas nie umieją takich zrobić. —

Jak widać, wśród tego ludu, zaufanie do rodzimej produkcji jest minimalne.

* * *

Łódź nasza spokojnie i gdyby nie oddalający się brzeg, niewidocznie sunie po zlewającej się z horyzontem olbrzymiej tafli wodnej.

Najmniejszy nawet podmuch wiatru nie zakłóca spokoju w naturze. Czerwonawy żagiel zwisł bezwładnie. Promienie słoneczne wypełniły żarem całą atmosferę, igrają, jak oko daleko sięga, miljonami błysków, łamiąc się w drobniutkich zmarszczkach wód.

W oddali, w koło nas, dziesiątki żaglówek nieruchomo rysują się na nieboskłonie.

— Nie mają motorów — mówi z dumą nasz rybak — mogą tak stać i do wieczora. —

Płyniemy obok latarni morskiej, chroniącej okręty przed ostremi skałami Croisicu.

W głębi przezroczystych wód, poruszane podwodnemi prądami, lekko falują olbrzymie wodorosty, brunatne i mięsiste, jakby z kauczuku, o brzegach fantastycznie pokarbowanych.

U stóp latarni, dwaj jej stróże, siedzą na podstawie kamiennej, śpiewem urozmaicając monotonję swego bytowania.

Ale trzeba już wracać, zaczyna się odpływ i za parę godzin woda znik-

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

nie z portu w Croisicu, obnażając skalne dno, poorane bruzdami, ni czem twarz starca.

Wtedy do portu wpłynąć już nie można, trzeba czekać, aż zaszumią fale nowego przypływu.

Rozkoszna wycieczka. Brak ludzi, niezamącona cisza i spokój, bezmiar wód, działają kojąco jak balsam. Palące promienie słoneczne przenikają do szpiku kości, rozgrzewają, wlewają nowy zapas sił i radości życia.

* * *

Bretanja jest podobno niesłychanie ciekawa. Mówię podobno gdyż jej nie znam.

Ażeby ją poznać nie wystarczy siedzieć na plażach licznie rozrzuconych wzdłuż jej brzegów. Trzeba ją przejechać i to nie pociągiem a koniecznie samochodem, wzdłuż i wszerz, przyjrzeć się zbliska ludności i tradycyjnym formom jej życia, szczególnie w niektóre święta. Trzeba zobaczyć bogate i wspaniałe zamki, starożytne ruiny.

Ogromnie nas na to namawiano w La Baule. Cóż, wszystkiego naraz zrobić nie można.

Ażeby jednak choć smaku na przyszłość nabrać, zrobiliśmy mały wypad w głąb Bretanji.

Namówił nas na to jakiś sympatyczny i elokwentny, jak każdy zresztą francuz, subjekt sklepowy.

— Muszą państwo zobaczyć przynajmniej zamek Josselin, to jedna z najciekawszych rzeczy w Bretanji.

100 kilometrów to drobnostka. Ruszyliśmy więc w jedno upalne popołudnie na poszukiwanie tego cuda i nie żałowaliśmy małego wysiłku, gdyż nietylko Josselin okazało się, ponad wszelkie oczekiwania, piękne, ale i po drodze zobaczyliśmy wiele rzeczy ciekawych.

Już 10 kilometrów od La Baule wjechaliśmy do starożytnego miasteczka Guerande, w którem, jako pozostałość po średniowiecznem zamczysku, rozpierają się dwie potężne baszty bramy wjazdowej. Dalej pod Roche Bernard, nad urwistemi brzegami rzeki Vilaine, zawisł wspaniałym łukiem most żelazny, rozmiarów olbrzymich, a zarazem lekki i jak koronka misterny.

W Rochefort-en-terre znów zamek. Cały obrośnięty bluszczem i kwitnącemi pnączami. Jakby omszała butla starego wina. Włada nim od szeregu lat jakiś amerykanin osiadły we Francji. Ozdobił sobie ogród niezliczoną ilością kwiatów, starożytnemi wazami i urnami. Całość przemiła, jak uśmiechnięty staruszek.

Wreszcie docieramy do Josselin. Przed nami wyrasta olbrzymie zamczysko o trzech strzelistych, dumnych wieżach.

Wąska droga, dzieląca go od rzeki, zda się nie wytrzyma naporu tej masy kamienia.

Wchodzimy do środka od strony

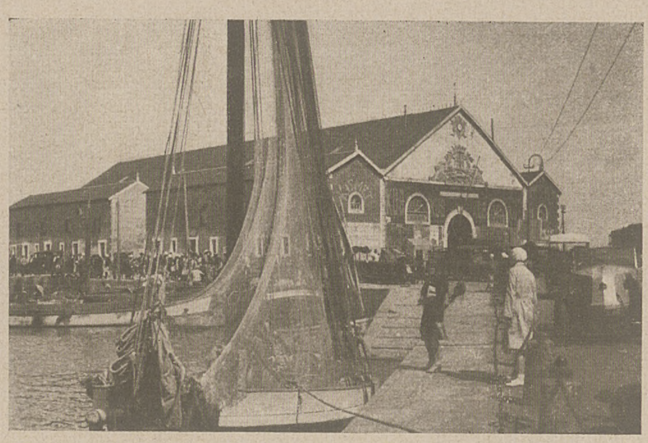


Most djabelski.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.



W porcie Croisic: rybaczki bretońskie.



...sieci cienkie jak pajęczyna, przesychają po połowie...

miasta. Odźwierna oświadcza nam, że już na zwiedzenie za późno, ale nie zapuszczając się zbytnio w głąb, możemy obejrzeć park i zamek.

Ogród, o przecudnych trawnikach, wspaniałych drzewach, strzyżonych szpalerach i piramidach, wypełnia dawny podwórzec zamkowy. Czerwone alejki biegną wzdłuż dawnych fos i zawiłemi linjami giną w zielonej masie drzew.

Sympatyczna odźwierna opowiada nam, że cały zamek jest umeblowany i urządzony. Mieszka w nim jego obecna właścicielka hr. de Rohan, zdaje się ciotka prezesa Automobilklubu Francji.

Jest to przyjemnie mieć taką ciocię!

Na osłodę pokazuje nam małe muzeum lalek w strojach wszystkich narodów świata. Nie brak wśród nich i krakowiaków. Kompletowaniem tych zbiorów zajmuje się sama hr. de Rohan.

Obejrzeliśmy jeszcze starą i piękną katedrę, a w bezmała dwie godziny potem byliśmy z powrotem w naszym miłym La Baule.

* * *

Wszystko na tym świecie ma swój koniec. Nawet rzeczy najmilsze. A może właśnie dlatego są one tak miłe, że nie trwają bez końca.

W każdym bądź razie wyjeżdżaliśmy z La Baule całkowicie usatysfakcjonowani i pełni jaknajlepszych słów dla tego sympatycznego miejsca.



W porcie Croisic: przygotowania do połowu sardynek.



...pod Roche Bernard zawisł wspaniałym łukiem most żelazny...

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

Od chwili kiedy znaleźliśmy się znów w maszynie, w pełnym rynsztunku turystycznym, interesowała nas już tylko przyszłość, to co jest przed nami, to co jest nowego do zobaczenia i zdobycia.

Taki to już niewdzięczny jest ten lud automobilowy. Ma on w sobie trochę z radjoamatorów. Skoro stacja znaleziona i już czysto gra, kręćmy dalej, szukajmy następnej.

Z początku jedziemy znaną już drogą przez St. Nazaire, Nantes, Anger, do Tours. Tutaj przejeżdżamy Loarę i bierzemy najprostszy kierunek na Genewę, przez Châteauroux, Moulins, Bourg.

Od La Baule do Genewy mamy ponad 900 kilometrów, a na przejechanie tego dystansu wydzieliliśmy, z drogich już resztek wolnego czasu, dwa dni. Trzeba się więc mocno śpieszyć, tembardziej, że poczynając od Tours, rozstajemy się z magistralnemi szosami, zagłębiając się w zawiłą sieć drugorzędnych dróg.

Zresztą zadowolony byłem z możności poznania mniej uczęszczanych szlaków.

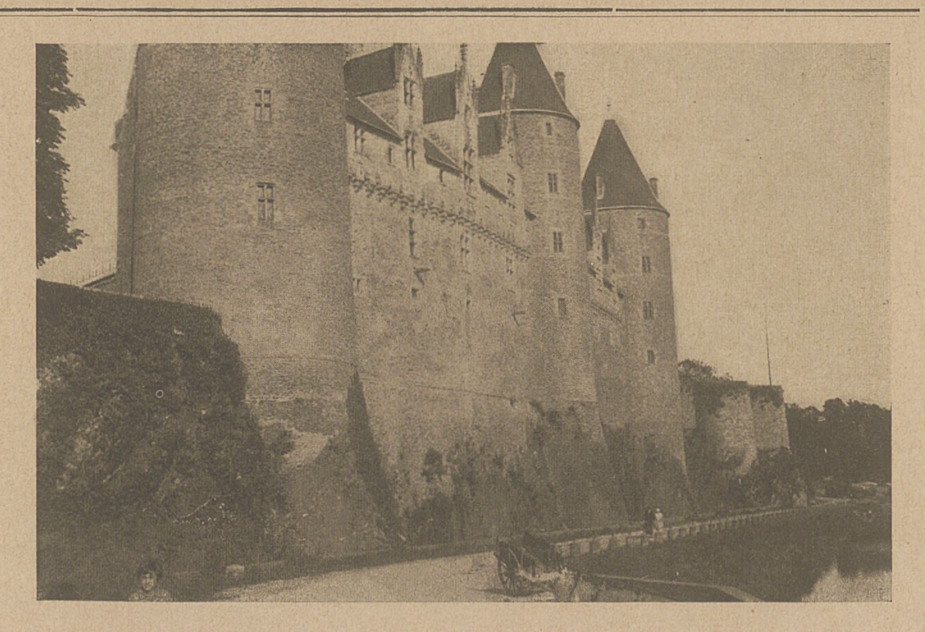
Tutaj, na tych drogach dopiero, poznaliśmy w całej pełni dobrodziejstwo francuskiego systemu numerowania dróg. Mając zwykłą kartę Michelin „Etat des routes", wydawaną cztery razy do roku, jechaliśmy śmiało, bez pomyłki.

Litera i numer drogi wskazane na mapie, znajdują się na wszystkich kamieniach przydrożnych, na drogowskazach, na każdej reklamie Michelin.

Każdy automobilista zna to przykre uczucie niepewności po minięciu rozstajnych, czy też krzyżujących się dróg.

— Czy aby dobrze jedziemy, może lepiej się wrócić?

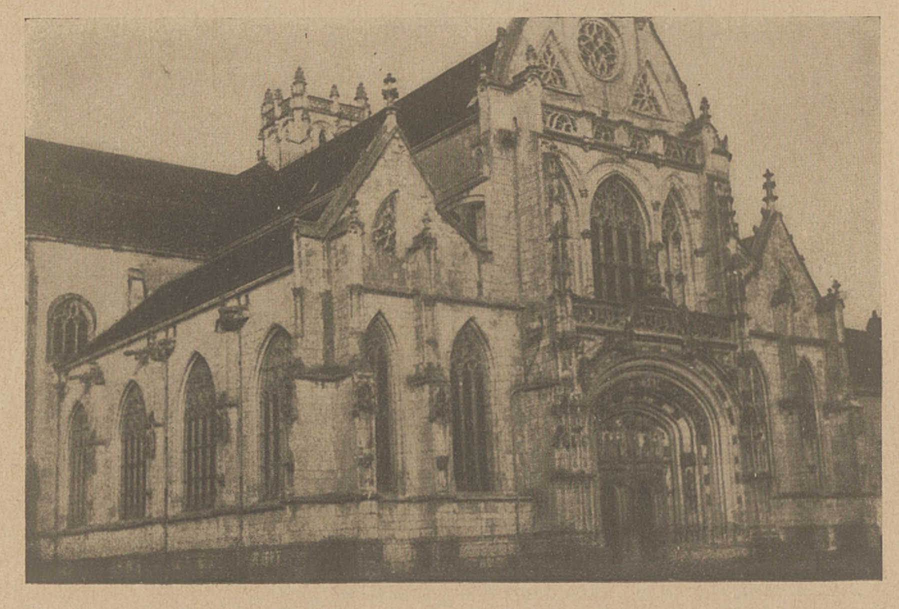
Ogólne zdenerwowanie, każdy radzi co innego, zwalnia się tempa, rozglądając się na wszystkie strony, a czas sobie leci i leci. W końcu przekonuje się kierowca, że faktycznie trzeba było skręcić na lewo



Wspaniały zamek w Josselin.



W górach Jura.



Starożytna katedra w Bourg.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

czy też prawo. Zawracanie i jazda z powrotem. A niech to...

We Francji zwalniam przy pierwszym spotkanym kamieniu i odrazu wszelkie wątpliwości rozstrzygają się.

To jest system idealny, nie pociągający za sobą żadnych większych kosztów dla Państwa, to też nasze Ministerstwo Robót Publicznych zrobiłoby wielką i pożyteczną rzecz wprowadzając go i u nas.

W ten sposób uniknęliśmy nieprzyjemności błądzenia w tej tak gęstej sieci dróg.

Co się tyczy stanu tych dróg, to zbliżony on jest bardzo do stanu naszych głównych szos. Są i bardzo dobre kawałki, są i bardzo złe. Większość — średnia, do wytrzymania.

Natomiast bardzo dużo się robi dla ulepszenia i utrwalenia tych dróg. Smołowcowanie, ta plaga dla automobilisty, jeżdżącego po Francji w lecie, spotyka się na każdym kroku.

— „Attention — goudronage!

To jest to okropne ostrzeżenie, przedsmak kilku kilometrów jazdy bokiem szosy, jaknajdalej od tego pasa czarnej, lśniącej smoły przysypywanej żwirkiem.

Drobne kamyki oblepione smołą, jak groch rzucany garściami, biją w skrzydła, tworząc na nich od spodu twardą masę, mniejsze dostają się nawet na boki karoserji, ba, znajdowaliśmy je i na ubraniu.

Ale za to jak przyjemnie się jedzie potem po tej szosie bez kurzu, błota, jak błogosławi się tę smołę, naturalnie po wyschnięciu, kiedy się mija inne samochody?

O tem przekonać się najlepiej można dopiero wtedy, kiedy się jedzie bocznemi szosami, kiedy co raz to wpada się ze smołowcowej szosy na zwykłą i odwrotnie.

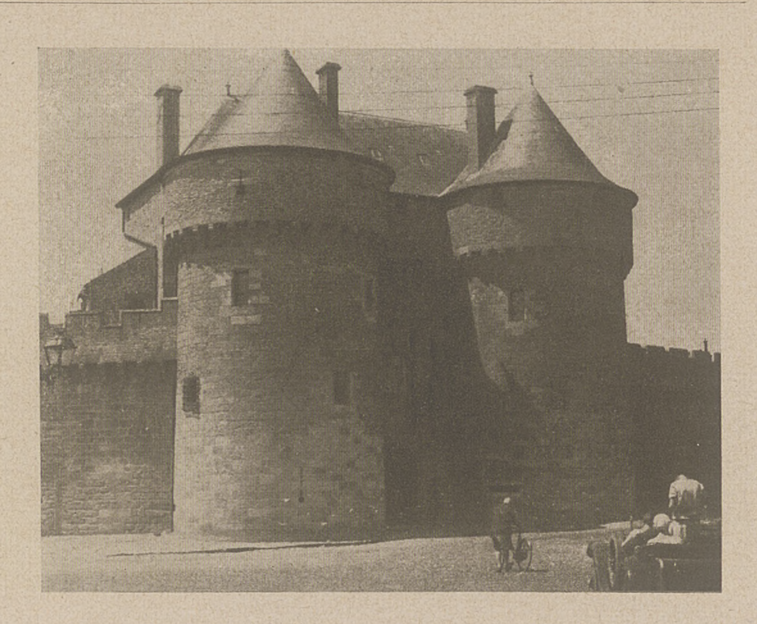
Wtedy nawet i na mokrą smołę zaczyna się patrzeć z uszanowaniem.

* * *

Droga, którą jedziemy, to ciągle jeszcze rejon Loary. Jedziemy cięciwą wielkiego łuku, jaki ta piękna rzeka



Baczność samochody! Smołowcowanie szosy!



Brama średniowiecznego zamczyska w Guerande.

zatacza od Tours na Orlean, ażeby potem na południu spotkać się znowu z nią pod Digoin.

Z tego też tytułu i w tej okolicy roi się od zamków, wprawdzie nie tak już wielkich i potężnych, ale zawsze pełnych uroku, okrytych patyną czasu.

Nocujemy, ściśle według programu, w Châteauroux.

Z wrażeń tego dnia mam jeszcze jeden wypadek do odnotowania.

Czytałem w notatkach mojej żony: „Niebywała rzecz! pies na nas szczekał"!

Z tego widać, proszę państwa, przez jak zapadłe kąty jechaliśmy. Bo we Francji, psy nigdy nie szczekają na przejeżdżających, dzieci drogi nie przebiegają, ba, nawet krowy wydają się inteligentniejsze.

Z prawdziwem rozczuleniem przyglądaliśmy się stadu krów, popędzanemu przez pastucha... na rowerze.

* * *

13 lipca mieliśmy dotrzeć do Genewy, t. j. przejechać 500 kilometrów. Umówiona godzina wyjazdu — 8 rano — i tym razem jakoś zamieniła się w $10\frac{1}{2}$ rano. Trzeba więc mocno naciskać naszego A. D. R-a.

Jak i dnia poprzedniego, upał straszny, dochodzący do 40° C. Póki się jedzie, to jeszcze pół biedy. Ale siadanie na rozpalone poduszki, choćby po krótkim postoju, to już nawet boli. Trzeba to uskuteczniać powoli, potroszeczku, tym samym systemem, co wchodzenie do gorącej wanny.

Powoli zaczynają pojawiać się odznaki południa. Ludzie o śniadych twarzach, czarno ubrani, w słomkowych kapeluszach, no i osły.

Poczynając od Digoin, na drugim brzegu Loary, z którą znów się spotykamy, okolica zaczyna się falować. Jeszcze 30 kilometrów i już jesteśmy u podnóży

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion", Warszawa, Marszałkowska 96.

gór Jura. Daleko na horyzoncie, kłębią się one. Już nam tęskno do gór, do tych gwałtownych i niewidomych zakrętów, do wzniesień i spadków, do tych ciągłych niespodzianek i wrażeń, jakie tak obficie automobiliście droga górska przydziela.

Jakaś chmura, odbijając się od gór, które nie chcą ją przepuścić, niespodziewanie spuszcza nam na głowy potoki deszczu. Ale to nic, nie pierwszy raz. Uciekamy, a budy i tym razem podnosić nie będziemy. Jeszcześmy nie widzieli, jak ona wygląda.

Wjeżdżamy do Bourg. Mały postój, ażeby obejrzeć jedną z piękniejszych francuskich katedr.

Stąd już zaczynają się góry na dobre. Przejeżdżamy przez niezbyt trudną, ale prześliczną przełęcz. Droga biegnie nad urwiskami i stromemi przepaściami, które tak charakteryzują te śliczne góry. Po drugiej stronie, ukryta w malowniczej kotlinie nad jeziorami, leży Nantua.

Jutro, 14 lipca, narodowe święto, które francuzi z takim entuzjazmem, z taką radością zawsze obchodzą.

Przemiła Nantua tonie w dekoracjach, chorągwiach, transparentach i kwiatach.

Już się zciemnia. Szybko zjadamy obiad, zresztą doskonały i dalej w drogę.

Do Genewy mamy tylko 65 kilometrów. Jedziemy powoli, rozkoszując się fantastycznemi widokami górskiemi w świetle reflektorów.

Za Bellegarde niespodzianie przecina nam drogę jakaś olbrzymia budowla o szerokiej bramie. Potężne kamienne mury, wybielone światłem reflektorów, w ciszy nocnej, na tle czarnego lasu, trochę niesamowite robią wrażenie.

Wjeżdżamy. Ruiny. Czytam napis:

— Fort l'Ecluse.

Droga biegnie przez środek tej dawnej i groźnej fortecy, broniącej kiedyś dostępu do Genewy. Dziś fort jest już tylko miłą atrakcją dla turysty.

Pod St. Julien przejeżdżamy granicę szwajcarską, zaopatrzeni w tradycyjną broszurkę z surowemi i skomplikowanemi przepisami o ruchu kołowym w Szwajcarji i w kilkanaście minut potem wjeżdżamy do Genewy.

Ściśle według programu, w dwa dni, bez mała 1000 kilometrów i z jednem pęknięciem gumy, notabene, pierwszem od granicy Polski. Dalej z tem było nieco gorzej.

D. n.



Na morzu spokój.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

AUTOMOBILIZM w POLSCE w PIERWSZEM PÓŁROCZU 1929 ROKU.

Biuletynem stanu zdrowia organizmu gospodarczego sprawdzianem rozwoju i postępu, nieraz wymownem ostrzeżeniem przed grożącemi niepożądanemi komplikacjami w życiu ekonomicznem państwa, jest niewątpliwie statystyka, zbierająca i grupująca luźne fakty w obraz, dający pojęcie o całości zjawisk, rozproszonych na dużej przestrzeni i przebiegających w przeciągu większych okresów czasu.

Automobilizm, będący w pierwszej mierze zjawiskiem wybitnie ekonomicznem, wymaga również zestawiania od czasu do czasu przebiegu swego rozwoju, o ile chcemy trzymać rękę na pulsie jego potrzeb, oraz planowo i wydajnie dążyć do jak najszybszego i najwspanialszego rozwoju na naszym terenie.

Mamy więc oto przed sobą zestawienie liczby pojazdów mechanicznych kursujących na obszarze Polski w dniu 1 lipca 1929. Już sama liczba prawie 40 tysięcy samochodów i motocykli jest imponująca i wskazuje dobitnie na postęp w tej dziedzinie. Jednak samo zestawienie liczb, sporządzone na pewną datę nie wystarcza do właściwego scharakteryzowania danej dziedziny życia, a da ję dopiero porównanie ze stanem poprzednim, bo najbardziej istotną cechą każdego zjawiska gospodarczego jest nie jego stan chwilowy a rozwój i zataczanie coraz to szerszych kręgów. Postaram się więc na podstawie tej ostatniej tabeli i podobnych zestawień z dawniejszych lat zdać sobie sprawę z postępów, jakie uczynił automobilizm w Polsce w ciągu pierwszego półrocza bieżącego roku.

Najwłaściwszem byłoby zestawić przyrost liczby samochodów za ostatnie półrocze z przyrostami w ciągu

WYKAZ ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH (BEZ WOJSKOWYCH) NA OBSZARZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W DN. 1 LIPCA 1929 R. (WEDŁUG DANYCH M.R.P.)

Nr. porządkowy	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańców	ILOŚĆ SAMOCHODÓW					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna liczba pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych (w stosunku do ilości z dn. 1. 1. 1929 r.) w %	Liczba mieszkańców przypadających na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogółem					
1	Białostockie	1.479.909	258	144	207	150	759	113	6	878	39,8	1.685
2	Kieleckie	2.882 551	864	187	406	372	1.829	245	25	2.099	10,5	1.373
3	Krakowskie	2.265.449	1.126	405	282	471	2.284	499	46	2.829	11,8	800
4	Lubelskie	2.373.448	320	99	299	79	797	35	1	833	24,3	2.849
5	Lwowskie	3.089.722	1.029	517	218	236	2.000	344	28	2.372	24,7	1.302
6	Łódzkie	2.560 841	1.253	517	424	489	2.683	303	42	3.028	14,8	845
7	Nowogródzkie	910.343	87	52	87	27	253	16	—	269	23,9	3.384
8	Poleskie	979.503	132	40	57	33	262	28	—	290	21,8	3.377
9	Pomorskie	1.063.600	1.635	377	101	525	2.638	653	22	3.313	18,4	321
10	Poznańskie	2.236.919	3.436	964	301	769	5.470	1.002	54	6.526	13,7	342
11	Śląskie	1.278.807	2.058	123	110	809	3.100	1.144	27	4.271	11,8	299
12	Stanisławowskie	1.522.285	206	99	110	62	477	79	5	561	9,7	2.713
13	Tarnopolskie	1.623.837	147	24	60	34	265	19	2	286	24,8	5.677
14	Warszawskie	2.401.801	1.346	147	504	568	2.565	178	13	2.756	10,9	871
15	Kom. Rz. w Warszawie	1.064.815	3.072	2.963	85	1.201	7.321	704	99	8.124	13,6	131
16	Wileńskie	1.143.123	157	145	139	48	489	31	—	520	13,0	2.198
17	Wołyńskie	1.634.264	163	68	109	35	375	33	—	408	3,5	4.005
	Ogółem w Państwie	30.511.217	17.289	6.871	3.499	5.908	33.567	5.426	370	39.363	14,7	775

pierwszych półroczy ubiegłych lat. Jednakże zestawienie takie jest niemożliwe, bo z powodu wprowadzenia nowych przepisów o rejestracji nie ogłaszano stanu liczbowego samochodów na pierwszy lipca 1928.

Z konieczności więc musimy poprzestać na porównaniu przyrostu liczby samochodów w pierwszym półroczu 1929 z przyrostem w ciągu całego roku 1928, biorąc przytem pod uwagę, że o całości rozwoju automobilizmu w ciągu 1929 roku decydować będzie prawdopodobnie właśnie to półrocze, ponieważ istniał cały szereg okoliczności, jak wystawa Poznańska oraz przewidywany i popierany rozwój ruchu turystycznego w ciągu lata, które powodowały, że wiele osób właśnie w tym okresie miało na widoku pożyteczność nabycia samochodu, a okres jesienny i zimowy niema żadnych specjalnych „atrakcyjnych" momentów i wykaże prawdopodobnie tylko nieznaczny przyrost.

Do jeszcze większego krytycyzmu w ocenie wyników tego półrocza skłaniać nas powinna również i ta okoliczność, że wprowadzenie nowych przepisów o rejestracji, uporządkowało dotychczasowe sposoby zestawiania liczby kursujących w Polsce samochodów i wobec tego rzeczywisty przyrost liczby samochodów w roku 1928 jest większy od wynikającej z zestawień liczby 8.642 maszyn, ponieważ w dawnych spisach figurowała spora ilość nie istniejących i nie kursujących samochodów, a robiących „sztuczny tłok" w dawnych zestawieniach.

Przyjrzyjmy się więc poniższej tabeli przyrostu liczby poszczególnych rodzajów pojazdów:

Rodzaj pojazdu mechanicznego	Przyrost w ciągu I półrocza 1929	Przyrost z I półrocza 1929 w % liczby danego rodzaju samochodów z dnia 1.I.1929	Przyrost w ciągu roku 1928	Przyrost w ciągu I półrocza 1929 w % przyrostu danego rodzaju samochodów w ciągu 1928 r.
Osobowe	1619 szt.	10,3%	2871 szt.	56,5%
Dorożki	855 „	14,2 „	2043 „	41,8 „
Autobusy	658 „	23,2 „	1297 „	50,8 „
Ciężarowe . . .	1012 „	20,7 „	1402 „	72 „
Motocykle . . .	829 „	18 „	862 „	96 „
Ogółem . .	5054 szt.	14,7%	8642 szt.	58 %

Widzimy więc przedewszystkiem, że przyrost ogólny pojazdów mechanicznych w ciągu pierwszego półrocza 1929 stanowi tylko 58% przyrostu z całego 1928 roku, więc niewiele więcej od połowy, co jak na pierwsze ruchliwe półrocze roku, po którym wolno nam więcej niż po zeszłym spodziewać się, jest stanowczo zamało, co zdaje się zaczyna wskazywać jakby na pewne pogorszenie się konjunktury na rynku, dotkniętym ogólnym brakiem pieniądza i zastojem.

Jakiego rodzaju pojazdów zdaje się dotyczyć to pogorszenie konjunktury? Wskazuje to rubryka druga, z której wynika, że procentowy przyrost mniejszy od ogólnego, wynoszącego 14,7%, wykazują samochody osobowe — 10,3% i dorożki — 14,2%, a więc maszyny w znacznej mierze „rozrywkowe" oraz służące do zaspakajania mniej koniecznych potrzeb. Z tego wynika również, że prowadzenie przedsiębiorstwa taksówkowego przestaje być tak ponętne i lukratywne, i jest odźwierciadleniem coraz częstszych skarg na trudności związane z jego prowadzeniem.

Intensywny natomiast wzrost wykazuje ilość samochodów wybitnie użytkowych, jak autobusy, a zwłaszcza ciężarowych, których przyrosty wynoszą 23,2% oraz 20,7%, co dowodzi coraz lepszego rozumienia roli, jakie w życiu gospodarczem jednostek i przedsiębiorstw może odgrywać samochód. Dość znaczny proporcjonalnie przyrost ilości motocykli — 18% dowodzi znowuż obudzenia się do życia i rozwoju zamiłowania do zaniedbanej dotychczas gałęzi sportu.

Dalsze ciekawe wnioski można wysnuć z ostatniej rubryki powyższej tabeli, która pozwala ocenić w porównaniu z rokiem ubiegłym zainteresowanie rynku poszczególnemi rodzajami pojazdów mechanicznych. Widzimy więc, że zainteresowanie się samochodami osobowemi pozostało mniejwięcej to samo, ogromnie natomiast zmalało w odniesieniu do taksówek, dla których rok bieżący wydaje się być wybitnie niepomyślnym. Co do autobusów, których przyrost w odniesieniu do ogólnego w bieżącym roku, jest, jak już widzieliśmy, w zupełności intensywny, to w odniesieniu do roku ubiegłego stwierdzamy pewne pogorszenie konjunktury. Nie widzę w tem jednak dowodu jakichś niepomyślnych dla rozwoju ruchu autobusowego w Polsce objawów, przeciwnie dowodzi to wyraźnie, że pod presją ogólnej opinji, odpowiednich kroków czynników miarodajnych a wreszcie wskutek zrozumienia własnego interesu przez przedsiębiorców autobusowych, wkroczyliśmy wyraźnie w okres uporządkowania i unormowania gospodarki autobusowej, a mniejszy proporcjonalnie przyrost liczby autobusów w roku bieżącym jest bezwzględnie daleko bardziej wartościowym od obfitszego nawet przybytku z czasów chaotycznego „Sturm und Drang Periode" naszej komunikacji autobusowej.

Zainteresowanie się ciężarówkami, a zwłaszcza motocyklami wykazuje natomiast bardzo wyraźny wzrost.

Dalszym dowodem przerzucania się zainteresowania rynku z samochodów osobowych, a jak ostatnio i z dorożek na samochody wybitnie użytkowe, a więc dowodem, że automobilizm w Polsce staje się coraz wyraźniej zjawiskiem przedewszystkiem gospodarczem, jest poniższa tabela, wykazująca jaką część ogólnego stanu posiadania stanowi dany rodzaj pojazdów, i to w zestawieniu dla ostatnich lat i w stosunku do tegorocznego przyrostu.

Rodzaj pojazdu	% wszystkich pojazdów: I-I-1928	I-I-1929	I-VII-1929	% przyrostu w I ½-roczu 1929
Osobowe . .	50	46,3	43	32
Dorożki . .	15,5	17,6	17,4	16,9
Autobusy .	6	8	8,9	13
Ciężarowe .	13,6	14	15	20
Motocykle . .	14,5	13,4	13,8	16,4

Nadmienię, że pomijam zupełnie w swych zestawieniach „inne", specjalne pojazdy mechaniczne, ponieważ stanową one drobny ułamek, a często ich rejestracja, jak np. zwłaszcza traktorów, pozostawia wiele do życzenia.

Ciekawem jest również przyjrzeć się, jak przedstawia się rozwój automobilizmu w ciągu ostatniego półrocza pod względem „terytorjalnym", czyli jak ta sprawa wygląda w poszczególnych województwach, a posłuży nam do tego toż samo oficjalne zestawienie Min. Rob. Publicznych.

Województwami, wykazującemi szybszy przyrost i dużą żywotność są Białostockie, Lubelskie, Lwowskie, Nowogródzkie, Poleskie i Tarnopolskie, a więc województwa o bardzo słabym dotychczas stanie posiadania (1 samochód na 5.677 do 1.302 mieszkańców, podczas gdy dla całej Polski 775 mieszkańców). Dość silne gospodarczo Pomorze wykazuje również niezły przyrost 18%, podczas gdy w pozostałych województwach, dostatecznie jak na stosunki Polskie nasyconych samochodami, przyrost jest dość słaby, a nawet uderzająco niski w kresowych województwach Wileńskiem, Stanisławowskiem i Wołyńskiem, które jeszcze w zeszłym roku wykazywały dużą ruchliwość. Czyżby miały popaść teraz w martwotę?

Nowe możliwości oceny daje porównanie przyrostów z ostatniego półrocza z przyrostami w ciągu zeszłego roku, nie będę jednak podawał suchego zestawienia cyfr i odrazu przejdę do omówienia pewnych ciekawszych szczegółów, które z niego wynikną.

Rzuca się tu w oczy dość marna sytuacja w Kielcach, gdzie w roku 1928 przybyło 562 samochody, a w ostatniem półroczu tylko 142, przyczem osobowych przybyło wówczas 217, a teraz 42, dorożek 60 a ostatnio 5, ciężarowych 116 i teraz 37. Liczby takie nie mogą już mieć nic wspólnego z jakiemś nasyceniem rynku, a raczej z jego zbiedzeniem. Analogiczna sytuacja jest na Śląsku, gdzie w zeszłym roku przybyło 588, a ostatnio tylko 149 samochodów, a w Warszawskiem województwie nietylko, że wobec zeszłorocznej liczby 733 mamy tylko 250 nowych maszyn, ale konstatujemy nawet ubytek 54 dorożek i 5 autobusów, i to na terenie najgęstszej sieci autobusowej. Jest to wynik dość nieprzyjemny, bo wobec tego, że z pewnością w okresie tym przybyła w każdym razie pokaźna liczba nowych maszyn, ubytek ten spowodowany został znaczną liczbą katastrof i wycofaniem przez czynniki miarodajne maszyn, które do ruchu już się nie nadawały.

Charakterystyczne są cyfry dla województwa Poznańskiego, na których wyraźnie odbił się wpływ Powszechnej Wystawy. Przybyło więc tam śmiesznie mało samochodów osobowych — tylko 50 sztuk wobec 468 z roku ubiegłego, cały natomiast wysiłek finansowy i inicjatywa poszły na powiększenie liczby dorożek i autobusów, co dawało widoki dochodu wobec licznej frekwencji publiczności wystawowej. W ciągu zeszłego roku przybyło więc na terenie Poznańskiego 319 dorożek i 65 autobusów, podczas gdy w ciągu tylko ostatniego półrocza aż 293 taksówki i 144 autobusy! Również to samo dotyczy samochodów ciężarowych, których przybyło 195 w ciągu roku 1928, a w tym półroczu 129, co jest jeszcze dowodem, że samochód ma duże znaczenie gospodarcze i na jego rozpowszechnienie mają duży wpływ ogólne konjunktury rynku.

Reasumując ostateczne wyniki analizy danych statystycznych, dotyczących stanu automobilizmu w Polsce w lipcu b. r. stwierdzić trzeba, że zrobiliśmy znowu poważny krok naprzód w dziedzinie motoryzacji, chociaż krok ten niema tego rozmachu jak dawniej, a odbiła się na nim mniej lub więcej wyraźnie ogólna pogarszająca się sytuacja ekonomiczna kraju.

Adam Minchejmer
Stud. Pol. W.

Ilość pojazdów mechanicznych w województwie Wołyńskiem na 1 października 1929.

(do tabeli na następnej stronie).

Rok	Samochody osobowe: prywatne i służbowe	dorożki	Razem	Ciężarowe i półciężarowe	Autobusy	Motocykle	Razem pojazdów mechanicznych
1929	211	41	252	52	120	40	464

WYKAZ POJAZDÓW MECHANICZNYCH ZAREJESTROWANYCH W WOJEWÓDZTWIE WOŁYŃSKIEM NA 1 PAŹDZIERNIKA 1929 WEDŁUG MAREK FABRYCZNYCH.

Zamieszczony poniżej wykaz samochodów w województwie Wołyńskiem zainteresuje z pewnością naszych czytelników, zawiera bowiem tak ciekawy dla wszystkich podział pojazdów mechanicznych według marek fabrycznych. Zestawienie to zawdzięczamy p. Bonkowiczowi-Sittauerowi i pragniemy wyrazić Mu gorące podziękowanie za nadesłanie tak cennego materjału.

Redakcja.

Marki fabryczne	ilość	Marki fabryczne	ilość	Marki fabryczne	ilość
Adler	1	Francis Barnett	—	Peugeot	7
Ariel	1	Gnome Rhone	2	Pierce Arrow	1
Auburn	2	G. M. C.	5	Praga	9
Austro Daimler	6	G. M. S.	1	Puch	5
Austro Fiat	3	Harley Davidson	9	Renault	8
Austro Motorette	1	J. A. P.	1	Rochet Schneider	1
Benz	1	Indian	5	Rugby	2
Berliet	6	Itala	1	Rudge Whitworth	2
B. S. A.	1	Lancia	1	Rudge Multi	1
Buick	7	Laffly	1	Salmson	1
Chenard Walcker	1	Laurin i Klement	4	Saurer	1
Chevrolet	141	Martini	1	Sentinel Skoda	1
Chrysler	9	Mathis	2	Sizaire Freres	1
Citroën	3	Mercedes	1	Standard	1
Clyno	1	Mercedes Benz	4	Steyr	3
Delaunay Belleville	1	Mercedes Daimler	2	Skoda L. i K.	9
Dodge	3	Minerva	1	Stoewer	2
Dürkopp	1	Morris	5	Studebaker	10
Essex	1	Oakland	1	Sunbeam	1
F. N.	2	Opel	1	Tatra	22
Fex	1	Oldsmobile	1	Terrot	1
Fiat	41	Packard	6	Triumph	1
Ford	82	Panhard Levassor	1	Unic	2
				Razem	464

PO ZAKOŃCZENIU SEZONU SPORTOWEGO

Lotem strzały minął tegoroczny sezon sportowy, jak nigdy urozmaicony i jak nigdy jeszcze obfitujący w sensacyjne wydarzenia i rekordowe wyczyny. Syci laurów i wrażeń kierowcy zapadli już na zimowy odpoczynek, a komisje sportowe zastanawiać się zaczynają nad zawodami przyszłorocznemi. Warto przy tej okazji powiedzieć kilka słów o pewnym niepokojącym objawie, który przyćmiewa wspaniałość minionego sezonu, aby przy układaniu kalendarza zawodów na rok 1930 wzięte zostały pod uwagę wszystkie czynniki, które zapobiec mogą dalszemu rozprzestrzenianiu się tego niepokojącego objawu.

Objawem, o którym mowa, jest naturalnie nic innego, jak tylko dające się ostatnio wyraźnie zauważyć, silne zmniejszenie liczby zawodników, uczestniczących w naszych raidach i wyścigach. Biorąc udział niemal we wszystkich imprezach tegorocznych miałem możność słyszeć wszelkie dyskusje na ten temat prowadzone i doszedłem do wniosku, że nieliczny udział kierowców w naszych zawodach tłomaczy się przedewszystkiem zbyt małą jeszcze w Polsce liczbą automobilistów, posiadających specjalne wozy sportowe i wyścigowe, któreby mogły w konkurencji osiągać rezultaty wznoszące się ponad poziom przeciętny.

Jak jednak wytłomaczyć zdumiewający fakt, że pomimo ciągłego wzrostu ilości kursujących w Polsce samochodów, pomimo rozwijającej się wspaniale działalności sportowej Klubów automobilowych, liczba uczestników naszych wyścigów i raidów nietylko że się nie zwiększa, ale coraz to bardziej maleje?

Odpowiedzieć na to pytanie nie jest tak trudno, jakby się mogło wydawać, wystarczy tylko uważnie przyjrzeć się warunkom, w jakich się rozwijał u nas sport samochodowy.

Warunki te z początku nie były normalne. Do bardzo jeszcze niedawna żaden z naszych kierowców nie marzył nawet o posiadaniu specjalnej sportowej lub wyścigowej maszyny, to też do zawodów stawały tylko zwykłe wozy turystyczne, często w śmieszny sposób przerabiane na fason wyścigowy. W owych heroicznych czasach polskiego sportu samochodowego, każdy automobilista na pierwszym lepszym wozie mógł bez obawy kompromitacji stanąć do najpoważniejszej imprezy i ubiegać się o laury zwycięscy. Z biegiem czasu sytuacja uległa jednak radykalnej zmianie. Liefeldt, który jeździł początkowo także na zwykłych wozach turystycznych, zaczął sobie sprowadzać na zawody specjalne maszyny. Za jego przykładem poszli niektórzy automobiliści krakowscy, potem lwowscy i w ten sposób zebrała się grupka kierowców, którzy dziś są zupełnie bezkonkurencyjni w zawodach, mając zgóry zapewnione zwycięstwo i wszystkie najgłówniejsze nagrody. W tej konkurencji posiadacze zwykłych wozów turystycznych nie mają już najmniejszych szans, co ich naturalnie odstręcza od udziału w imprezach sportowych. Szczęśliwych zaś posiadaczy wozów specjalnych jest u nas jeszcze zbyt mało, aby uczynić liczną konkurencję w zawodach. Temu zatem stanowi rzeczy przypisać należy fakt, że w tegorocznym sezonie brała udział w niektórych zawodach mniejsza liczba uczestników niż w latach poprzedzających, kiedy rozwój automobilizmu i sportu samochodowego był daleko mniejszy.

Nie widzę powodu do załamywania rąk nad tym objawem. Raczej cieszyć się trzeba, że polski sport samochodowy wyszedł już z powijaków i wszedł na tory normalnego rozwoju. Najlepszym tego dowodem są świetne rezultaty cyfrowe tegorocznego sezonu, wyrównujące w pewnych wypadkach wyniki naszych kierowców z wynikami najlepszych mistrzów zagranicznych. Jest to wszak realny skutek podniesienia się poziomu sportowego naszych imprez, który musieliśmy okupić zmniejszeniem się konkurencji. Zresztą, jeśli porównamy stosunkowo ilość zawodników w naszych imprezach z ilością zawodników w podobnych imprezach austrjackich, czeskich czy nawet francuskich, to porównanie nie wypadnie z pewnością na naszą niekorzyść. Dla przykładu podam, że gdy na tegorocznym wyścigu tatrzańskim startowało 17 samochodów, to na Semmeringu także 17, a na Ecce Homo w Czechosłowacji tylko 14.

Jeżeli zatem na początku niniejszego artykułu zmniejszenie się liczby konkurentów w naszych zawodach automobilowych nazwałem objawem niepokojącym, to tylko dlatego, że nie można dopuścić, aby stan ten trwał chronicznie. Konkurencja w zawodach musi u nas odtąd wzrastać i aby do tego doprowadzić trzeba rozpocząć umiejętną i konsekwentną pracę od podstaw.

Ogromne sukcesy, jakiemi cieszą się u nas zjazdy gwaździste, w których brać mogą udział z szansami powodzenia wszystkie bez wyjątku samochody, dowodzą, że w szerokich sferach polskich automobilistów istnieje duch sportowy, któremu Kluby automobilowe powinny dać odpowiednie ujście przez organizowanie jaknajwiększej liczby zawodów dostępnych dla wszystkich, a więc zjazdów gwiaździstych, pogoni za lisem lub za balonem, łatwych raidów o elementarnych przepisach czy poprostu zwyczajnych wycieczek. Przy odpowiedniej propagandzie imprezy te napewno cieszyć się będą powodzeniem i niejeden kierowca nabierze na nich prawdziwego zapału do zawodów automobilowych, w wyniku czego natychmiast lub przy pierwszej zmianie maszyny przesiądzie się na specjalny wóz sportowy i wyruszy na poważniejsze konkursy. Podobny objaw zauważamy przecież stale we wszelkich innych gałęziach sportu. W tym samym wszak celu organizowane są różne „pierwsze kroki" kolarskie czy pięściarskie, podczas których wyłania się niejedna przyszła gwiazda. Taka selekcja nieznanych talentów przy pomocy łatwych, dla wszystkich dostępnych imprez, musi być stale prowadzona i tylko ona zdoła nam zapewnić w przyszłości większą liczbę zawodników w trudnych imprezach klasycznych. Póki to nie nastąpi liczba wielkich konkursów w rodzaju Raidu Międzynarodowego lub wyścigu tatrzańskiego nie powinna być powiększana na korzyść drobnych, lecz zato często urządzanych zawodów popularnych. Sądzę, że komisje sportowe wszystkich naszych Klubów automobilowych, powinny się głęboko nad tem zastanowić, przed ustaleniem kalendarza sportowego na rok 1930.

Marjan Krynicki.

Dzieje Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych

Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych obchodził w dniu 12 października 25-lecie swojego istnienia. Uroczystość ta, która stanowi ważną datę w historji automobilizmu, miała miejsce w salonach Automobilklubu Francji w Paryżu, gdzie mieści się główna siedziba Związku.

Gdy przed czterdziestu z górą laty ukazał się pierwszy silnik spalinowy, było rzeczą trudną przewidzieć ogromne rozpowszechnienie, jakie stanie się udziałem nowego środka lokomocji, oraz głębokie zmiany, jakie wniesie on do warunków nowoczesnego życia.

Pierwsze kroki samochodu, jak każdego zresztą nowego wynalazku, były bardzo trudne. Trzeba było oswajać ludzi z tą nowością, przezwyciężać niechęć sceptyków i osób, uważających samochód za twór djabelski, przeznaczony do użytku kilku warjatów, trzeba było ochraniać rodzący się przemysł, grupować adeptów samochodu dla ochrony ich interesów, modyfikować ustawy i przepisy ruchu, przystosowywać sieć drogową do wymagań ruchu samochodowego, organizować turystykę automobilową etc...

Wszystkie te kwestje stwarzały niezliczoną ilość nowych problemów, które trzeba było rozwiązywać przy usuwaniu trudności hamujących rozpowszechnienie samochodu i to rozwiązywać jaknajrychlej, gdyż ruch automobilowy postępował naprzód krokami olbrzyma.

Takiem było pole działalności, jakie się otworzyło przed Klubami automobilowemi. Dzięki ich wytężonej pracy samochód zdołał przezwyciężyć wszystkie przeszkody i rozpowszechnić się wspaniale. Dziś, gdy przeszło 30 miljonów samochodów krąży po drogach całego świata, gdy setki fabryk daje utrzymanie miljonom pracowników i ich rodzinom, można zdać sobie sprawę z drogi przebytej w ciągu nieco więcej niż ćwierćwiecza.

Kluby automobilowe mogą być naprawdę dumne z osiągniętych rezultatów. Mając w pamięci niedawną, a tak świetną przeszłość, mogą one ze spokojem i ufnością spoglądać w przyszłość.

Idea stworzenia pierwszego Klubu automobilowego powstała we Francji w roku 1895. W roku tym został zorganizowany pierwszy wyścig samochodów, Paryż—Bordeaux i z powrotem, który miał na celu zwrócić uwagę ogółu na ten nowy środek lokomocji. Na skutek ogromnego sukcesu tych zawodów, w których zwyciężył Levassor, komitet wyścigu przekształcił się na komitet, przeznaczony do stworzenia Towarzystwa zachęty do rozwoju automobilizmu we Francji i zagranicą. To stowarzyszenie przyjęło nazwę Automobilklubu Francji, a Prezesem jego wybrano przez aklamację pana barona de Zuylen de Nyevelt.

Przykład Francji został wkrótce naśladowany w innych krajach Europy i Ameryki, gdzie w latach następnych powstawać zaczęły Kluby automobilowe. Wszystkie one z entuzjazmem wzięły się do pracy, ufne w przyszłość automobilizmu i gotowe do rozwiązywania wszelkich problemów, jakie może przynieść rozpowszechnienie samochodu. Ale w krótkim czasie zdały one sobie również sprawę, że samochód jest przedewszystkiem wspaniałym instrumentem ruchu międzynarodowego i że wobec tego ich wysiłki pozostaną bezpłodne, jeśli nie uzgodnią pomiędzy sobą planu działania.

Było to wszystko w heroicznej epoce pierwszych wielkich wyścigów międzynarodowych: Paryż — Amsterdam (1898), Paryż — Berlin (1901), Paryż — Wiedeń (1902), Paryż — Madryt (1903). Był to również okres zawodów o nagrodę Gordon Bennetta, rozgrywanych od roku 1900 do 1905. W roku 1904 na zawodach tych, które urządzane były na obwodzie w Taunus, zgromadzili się reprezentanci licznych Klubów automobilowych, a między innymi baron de Zuylen de Nyevelt, Prezes Automobilklubu Francji, książę de Ra-



Baron de Zuylen de Nyevelt, długoletni Prezes Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych.

tibor, Prezes Cesarskiego Automobilklubu Niemiec, hrabia Sierstorpff, baron de Schrenck-Notzing, hrabia Archambault de Talleyrand-Perigord i p. von Meister, delegaci Cesarskiego Automobilklubu, pułkownik H. C. L. Holden, p. David Salomons i p. Alfred Bird, delegaci Królewskiego Automobilklubu Wielkiej Brytanji, kapitan Wulpert, delegat Automobilklubu Bawarji, kawaler Nahuys, Prezes Automobilklubu Holandji, książę Solms-Braunfeld, delegat Królewskiego Automobilklubu Belgji oraz p. Bricherasio delegat Automobilklubu turyńskiego.

Hrabia Sierstorpff wpadł wówczas pierwszy na pomysł skorzystania z tak licznego Zjazdu delegatów Klubów celem stworzenia Międzynarodowego Związku, który gromadziłby przedstawicieli Klubów automobilowych na obrady dwa razy do roku, to znaczy w czasie zawodów o Nagrodę Gordon Bennetta i w czasie wystawy samochodów w Paryżu.

Idea ta została przyjęta z entuzjazmem i zaraz następnego dnia odbyło się w Homburgu posiedzenie obecnych wówczas delegatów Klubów.

Historyczne to posiedzenie miało miejsce w dniu 20 czerwa 1904 r. Jest to zatem data założenia Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych.

Na pierwszem posiedzeniu przyjęte zostały do Związku Kluby następujących państw: Francji, Niemiec, Anglji, Austrji, Holandji, Belgji, Szwajcarji, Hiszpanji, Ameryki, Rosji, Danji, Portugalji i Turynu (późniejszy Automobilklub Italji).

Do tych trzynastu Klubów przybywały stopniowo: Automobilklub Węgier w dniu 12 grudnia 1904 r., Automobilklub Italji (dawniej Automobilklub turyński), Automobilklub Szwecji i Automobilklub Rumunji w d. 18 grudnia 1905 r., Automobilklub Egiptu w dniu 21 listopada 1907 r., Automobilklub Norwegji w dniu 19 października 1908 r. i Automobilklub Japonji w dniu 17 grudnia 1912 r.

Wojna europejska przerwała naturalnie działalność Związku, która podjętą została dopiero w roku 1920. Cały szereg nowych klubów zostało wówczas przyjętych do Związku i mianowicie: Automobilkluby Polski, Finlandji, Czechosłowacji, Urugwaju i Kuby w dniu 15 czerwca 1920 r., Automobilklub S.H.S. w dniu 7 grudnia 1922 r., Automobilklub Luksemburga w dniu 3 listopada 1923 r., Automobilklub Łotwy w dniu 29 października 1925 r., Automobilkluby Argentyny, Brazylji i Bułgarji w dniu 27 października 1926 r., Automobilkluby Estonji, Grecji, Irlandji i Litwy w dniu 13 października 1927 r., Automobilklub Chile w dniu 17 marca 1928 r. i wreszcie Automobilklub Monaco w dniu 13 października 1928 r.

Obecnie reprezentowane są w Związku Kluby automobilowe 34 państw.

W myśl Statutu Związku członkiem jego może być tylko jeden Klub każdego państwa, który zwie się Klubem Narodowym. Klub Narodowy reprezentuje nietylko automobilizm swego kraju, ale również jego kolonji, dominjów, protektoratów i t. p. Pozatem musi on reprezentować w Międzynarodowym Związku Kluby regjonalne swego kraju, które są z nim afiljowane. Organizacja ta ma przedewszystkiem na celu zapewnienie wszędzie jedności ruchu samochodowego, a następnie zadaniem jej jest rozciągnięcie w rozmaitych krajach świata szerokiej sieci Klubów automobilowych, solidaryzujących się jedne z drugimi, zmierzających do jednego celu i starających się oddawać automobilistom jednakowe usługi.

Zsolidaryzowanie się Automobilklubów Narodowych i regjonalnych pozwala im nietylko wspomagać się wzajemnie, ale także zwraca ich usługi do dyspozycji członków Klubów zagranicznych. Można powiedzieć, że w każdem poważniejszem mieście egzystuje obecnie Klub automobilowy Narodowy czy regjonalny, który jest afiljowany z Międzynarodowym Związkiem. Automobilista, członek Automobilklubu, znajdzie zatem zawsze we wszystkich większych miastach w każdym kraju, przyjacielską organizację, do której może się zwrócić i której obowiązkiem jest udzielić mu pomocy i wskazówek, jakichkolwiek tylko będzie potrzebował. Nie potrzeba chyba dodawać, że żadne inne stowarzyszenie międzynarodowe nie może się pochwalić posiadaniem światowej organizacji równie racjonalnej i równie rozległej, co Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych.

Stworzenie tak szerokiej organizacji mogło się udać jedynie dzięki duchowi jedności, który przenikał zawsze wszystkie Kluby automobilowe i ich delegatów, biorących udział w posiedzeniach Międzynarodowego Związku. Kluby automobilowe niosły zawsze wysoko sztandar zaszczytnej misji im przeznaczonej. Wspólny interes, któremu przedewszystkiem służą nie ustąpił nigdy miejsca rywalizacji lub bezpłodnym dyskusjom.

Z drugiej strony, jeśli Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych mógł dojść do pozycji, którą obecnie zajmuje, to niewątpliwie zawdzięczać to należy ciągłości jego pracy i wysiłków. Związek znajduje się mianowicie w tem szczęśliwem położeniu, że od czasu swego założenia był kierowany przez jednego człowieka, pana barona de Zuylen de Nyevelt.

Automobilkluby obchodziły w dniu 12 października 25-lecie istnienia Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych. Jednocześnie święciły one 25-lecie prezesury p. barona de Zuylen de Nyevelt. W dniu tym wszyscy złączyli się w uczuciu głębokiej wdzięczności dla zasłużonego Prezesa, w radości z dokonanego dzieła i w wierze, że dalsza praca na tej drodze doprowadzi Kluby automobilowe do jeszcze wspanialszej przyszłości.

SPORT w UBIEGŁYM MIESIĄCU

JAZDA ZA LISEM ZORGANIZOWANA PRZEZ AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI.

W niedzielę, dnia 27 października r. b., odbyła się zorganizowana przez Automobilklub Wielkopolski „Jazda za lisem". Komandorem czyli lisem był p. inż. Wiktor Maćkowiak, a wicekomandorem p. Wiesław Świnarski. Kryjówka lisa znajdowała się w majętności Posadowo pod Lwówkiem u Prezesa A. W. p. Stanisława hr. Łąckiego. W „Jeździe za lisem" wzięło udział 18 samochodów i to:

1) p. Jan Pętkowski na samoch. „Austro-Daimler".

2) p. Andrzej Rynowiecki na samochodzie „Fiat".

3) p. Wacław Zegilewicz na samochodzie „Tatra".

4) p. Kazimierz Markowski na samochodzie „Tatra".

5) p. Zygmunt Stachowski na samochodzie „Steyr".

6) p. Franc. Radomski na samochodzie „Lancia".

7) p. Feliks Bittner na samochodzie „O. M.".

8) p. inż. Marjan Duszyński na samochodzie „Tatra".

9) p. Hozakowski na samochodzie „Fiat".

10) p. Teofil Czerwiński na samochodzie „Mathis".

11) p. Celestyn Rowiński na samochodzie „Tatra".

12) p. inż. Tadeusz Wysocki na samochodzie „Citroën".

13) p. Klementyna Śliwińska na samochodzie „Praga".

14) p. Jan Łyszczyński na samochodzie „Fiat".

15) p. Henryk Linke na samochodzie „D. K. W.".

16) p. Stefan Głowiński na samochodzie „Lancia".

17) p. A. Kwiatkowski na samochodzie „Chenard Walcker".

18) p. Janina Jaszwilowa na samochodzie „Chrysler".

Start samochodów nastąpił podług wylosowanej kolejności w odstępach 20 sek. o godz. 13-tej w Dębcu na szosie do Lubonia. Trasa lisa wiodła przez Żabikowo, Stęszew, Buk, Opalenicę, Lwówek do Posadowa. Do kryjówki lisa przybyło 15 samochodów w następującej kolejności:

1) p. inż. M. Duszyński nr. startowy 8, przybył do mety 2.20, któremu przyznano I. nagrodę.

2) p. T. Czerwiński nr. start. 10, przybył do mety 2.27, któremu przyznano II. nagrodę.

3) p. inż. T. Wysocki nr. start. 12, przybył do mety 2.30, któremu przyznano III. nagrodę.

4) p. J. Pętkowski nr. start. 1, przybył do mety 2.35.

5) p. Fr. Radomski nr. start. 6, przybył do mety 2.36.

6) p. Kl. Śliwińska nr. start. 13, przybyła do mety 2.40.

7) p. J. Łyszczyński nr. start. 14, przybył do mety 2.42.

8) p. Z. Stachowski nr. start. 5, przybył do mety 2.43.

9) p. H. Linke nr. startowy 15, przybył do mety 2.45.

10) p. C. Rowiński nr. start. 11, przybył do mety 2.45.

11) p. J. Jaszwilowa nr. start. 18, przybyła do mety 2.45.

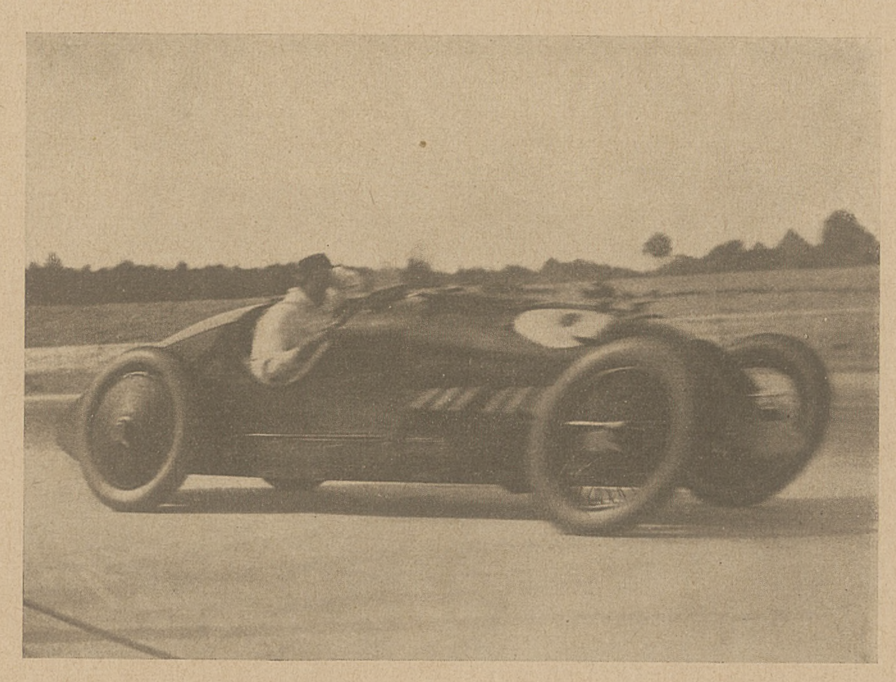
12) p. St. Głowiński nr. start. 16, przybył do mety 2.46.

13) p. K. Markowski nr. start. 4, przybył do mety 2.47.

14) p. Hozakowski nr. start. 9, przybył do mety 2.50.

15) p. A. Rynowiecki nr. start. 2, przybył do mety 3.10.

Na mecie podejmowali przybyłych gości w liczbie przeszło 50 osób z staropolską gościnnością Państwo Stanisławostwo hr. Łąccy. Po obejrzeniu parku oraz stadniny, oprowadzeni przez gospodarzy, uczestnicy wrócili w miłym nastroju do Poznania, spędzając na miłej pogawędce jeszcze kilka godzin w lokalach klubowych. Ostatnią imprezę tegoroczną A. W., należy uważać w całej pełni za udaną. Powietrze jak na zamówienie sprzyjało uczestnikom i mylenie trasy przez wicekomandora narobiło poszczególnym uczestnikom wiele kłopotu. Zmylenie trasy i jazda do Mosiny, Kościana i Grodziska były na porządku



Dwunastocylindrowy samochód Voisin, który na torze Montlhery pobił szereg długodystansowych rekordów szybkości, uzyskując bardzo wysokie szybkości przeciętne.

dziennym, nie mówiąc już o mniejszych odchyleniach. Spodziewać się należy, że na przyszłą imprezę liczba zawodników będzie jeszcze większa.

ZAWODY ZAGRANICZNE.

W okresie paryskiego Salonu automobilowego tor słynnego autodromu Montlhery staje się terenem licznych prób pobicia światowych rekordów szybkości. W tym roku również cały szereg firm samochodowych i motocyklowych wysłało swe maszyny na asfalt paryskiego autodromu i nowe pokłosie rekordów zebrane zostało przez znakomitych kierowców.

Ze wszystkich wyczynów na pierwszy plan wybijają się wspaniałe rekordy długodystansowe, które osiągnęły dwa samochody: sześciocylindrowy sportowy Hotchkiss i dwunastocylindrowy wyścigowy Voisin. Oba te wozy, krążąc po torze bez wytchnienia przez szereg dni i nocy, przebyły po kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, rozwijając przytem bardzo wysokie szybkości przeciętne: Hotchkiss około 110 klm/g. a Voisin około 150 klm/g.

Na torze Montlhery odbyły się również w dniu 6 października zawody o Grand Prix Francuskiego Klubu Motocyklowego. Dystans wynosił 100 klm. Niezwykły sukces święciła w tych wyścigach znana marka Monet Goyon, zdobywając pierwsze miejsca we wszystkich kategorjach motocyklowych. Najlepszy czas uzyskał Richard w kategorji 500 ccm., rozwijając szybkość 107 klm./g. W kategorji trzykołówek zwyciężył Dhome na Morgan, a w kategorji samochodów — Doré na Bugatti z szybkością 106 klm/g.

Najwspanialsze zawody motocyklowe ubiegłego miesiąca stanowiły, rozegrane w dniach 19 i 20 października, wyścigi o Grand Prix Europy. Odbyły się one tym razem w Hiszpanji, na obwodzie szosowym w pobliżu Barcelony.

W pierwszym dniu zawodów urządzono biegi dla motocykli 175 i 250 ccm. oraz dla maszyn z wózkami. W kategorji 175 ccm. zwyciężył niemiecki jeździec Geiss na motocyklu D. K. W., przebywając dystans 165 klm. w czasie 1 g. 50 m. 48,8 s. Drugim był włoch Brusi na mot. Benelli, a trzecim francuz Sourdot na mot. Monet Goyon.

Od kategorji 250 ccm. zaczęły się bezapelacyjne zwycięstwa jeźdźców i maszyn angielskich, gdyż wygrał tu Longmann na mot. O. K. Supreme, pokrywając przestrzeń 247 klm. w czasie 2 g. 41 m. 27 s. Drugie miejsce zajął włoch Ghersi na mot. Guzzi.

W kategorji 350 ccm. z wózkami zwyciężył Hicks na mot. Velocette, a w kat. 600 ccm. z wózkami — Marsell na mot. Norton.

Dopiero w drugim dniu zawodów odbyły się najgłówniejsze biegi, przeznaczone dla kategorji 350 i 500 ccm. Dystans wynosił 330 klm. Zwyciężył znany jeździec angielski Hunt na motocyklu Norton 500 ccm. w czasie 3 g. 05 m. 14 s. Drugim był Walker na mot. Rudge Whitworth, a trzecim Dodson na mot. Sunbeam. Zaszczytne czwarte miejsce w tej kategorji zdobył polski jeździec hr. Alvensleben na motocyklu Norton, uzyskując czas 3 g. 27 m. 51 s. W kategorji 350 ccm. pierwszym był Davenport na mot. A. J. S. w czasie 3 g. 22 m. 36,8 s., podczas gdy drugie miejsce zajął Rowley na maszynie tejże marki.

W Anglji rozegrane zostały torowe mistrzostwa motocyklowe, które odbyły się w autodromie Brookland w dniu 5 października. Pomimo niesprzyjającej pogody największa szykość dnia, którą uzyskał Denly na mot. A. J. S. 500 ccm., wynosiła 170 klm./g. W innych kategorjach zwyciężali: Staniland na mot. Excelsior, Lacey na mot. Grindlay Peerless i Tucker na mot. Norton.

W tydzień później autodrom Brookland stał się teatrem wspaniałego wyścigu 500-milowego dla samochodów, zorganizowanego przez angielski klub kierowców wyścigowych. Olbrzymia ta impreza (dystans 800 klm.) rozegraną została pod postacią handicapu, dostępnego dla wszystkich kategoryj samochodów. Po emocjonującej walce zwycięstwo odnieśli kierowcy Barclay i Clement, którzy prowadzili na zmianę wielki samochód Bentley. Wykazali oni czas 4 g. 39 m. 10 s., rozwijając doskonałą szybkość przeciętną 172 klm./g. Drugie miejsce zajęli kierowcy Dunfee i Davies, również na samochodzie Bentley, a trzecie miejsce Paul i Cobb na samochodzie Sunbeam.

W Budapeszcie rozegrany został w dniu 6 października doroczny wyścig na wzniesieniu Janos, który zgromadził 70 współzawodników. Dystans wynosił 4165 metrów. Najlepszy czas dnia, 3 m. 12,60 s., uzyskał Szenassi na półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti. W klasie motocykli zwyciężył Balazs na maszynie Sunbeam 500 ccm. w czasie 3 m. 24,25 s.

Czas już pomyśleć o zawodach przyszłorocznych. Ostatnio wydany został regulamin Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo, który odbędzie się po raz dziewiąty w styczniu 1930 r. W porównaniu z poprzednim

MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ ZAWODÓW AUTOMOBILOWYCH na rok 1930.

LUTY

1. Francja . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Mules.
2. Szwecja . . . . . Międzynarodowy Wyścig zimowy.

MARZEC

2. Francja . . . . . Wyścigi na obwodzie w Esterel Plage.
23. Francja . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Turbie.
23. Szwajcarja . . . . Międzynarodowy wyścig płaski w Genewie.

KWIECIEŃ

6. Monaco . . . . II Grand Prix Monaco.
12—13. Italja . . . . . . IV wyścig tysiącmilowy.
13. Francja . . . . . Grand Prix Marokka.
20. Italja . . . . . . VII wyścigi na obwod. im. Piotra Bordino w Aleksandrji.
21. Francja . . . . . Wyścigi na obwodzie w Garoupe.
21. Anglja . . . . . Wyścigi w Brookland.
26—27. Italja . . . . . . VI wyścig naokoło Sycylji.

MAJ

4. Italja . . . . . . XXI Targa Florio.
9—10. Anglja . . . . . Wyścig dwa razy po dwanaście godzin.
11. Czechosłowacja . . Wyścigi na wzniesieniu Zbraslav—Jiloviste.
16—17. Francja . . . . . Wyścigi na obwodzie w Arcole.
18. Francja . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Camp.
18. Italja . . . . . . II wyścigi na obwodzie w Caserta.
23—24. Irlandja . . . . . II Grand Prix Irlandji.
25. Italja . . . . . . Grand Prix Rzymu.
25—29. Niemcy . . . . . X Turniej Międzynarodowy w Wiesbaden.
30. U. S. A. . . . . . Grand Prix Indianapolis.

CZERWIEC

1—7. Rumunja . . . . Raid samochodowy.
7—8. Węgry . . . . . Wyścig Balaton-Matra.
8. Belgja . . . . . Zawody szybkości na obwodzie.
8. Italja . . . . . . Wyścigi na obwodzie Chianti.
8. Hiszpanja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Rabassada.
9. Anglja . . . . . Wyścigi w Brookland.
15. Italja . . . . . . V zawody o puhar Perugina.
15. Francja . . . . . Grand Prix Lyonu.
15. Niemcy . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Kessel.
21—22. Francja . . . . . VIII Konkurs wytrzymałości w Mans.
22—29. Polska . . . . . IX Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski.
25—29. Niemcy . . . . X Turniej Międzynarodowy w Baden Baden.
29. Węgry . . . . Wyścigi na wzniesieniu Gugger.
29. Francja . . . . . VI Grand Prix Marny.
29. Italja . . . . . . Wyścig Cuneo-Colle della Maddalena.

LIPIEC

5. Czechosłowacja . . Raid w Wysokie Tatry.
5—6. Belgja . . . . Grand Prix Belgji.
6. Italja . . . . . . III wyścigi na obwodzie Księcia Piemontu.
6. Francja . . . . . Wyścig Toul-Nancy.
13. Niemcy . . . . . Grand Prix Niemiec.
20. Belgja . . . . Grand Prix Europy.
25. Hiszpanja . . . . VIII Grand Prix San Sebastian.
26—28. Hiszpanja . . . . Grand Prix Hiszpanji.
30 lipiec- 4 sierpień. Niemcy, Francja, Italja, Szwajcarja . . . Raid Alpejski.

SIERPIEŃ

3. Italja . . . . X wyścigi na obwodzie w Montenegro.
4. Anglja . . . . . Wyścigi w Brookland.
9—10. Szwajcarja . . . . VIII wyścigi na wzniesieniu Klausen.
17. Italja . . . . . . V wyścigi o puhar Acerbo.
17. Francja . . . . . Grand Prix Comminges.
17. Niemcy . . . . . Międzynarodowe wyścigi o górski rekord A. D. A. C.
17—23. Szwajcarja . . . . II Międzynarodowy Tydzień automobil. w Saint Moritz.
23. Anglja . . . . . Angielskie Tourist Trophy.
24. Francja . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Ventoux.
24. Polska . . . . . III Międzynarodowy Wyścig Tatrzański.
31. Austrja . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Geiss.
31. Francja . . . . . Grand Prix Chamonix-Mont Blanc.

WRZESIEŃ

7. Italja . . . . . . Grand Prix Italji.
13. Francja . . . . . Próba samochodów seryjnych na kamienistych drogach.
14. Francja . . . . . Grand Prix kamienistych dróg.
14. Austrja . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
14. Italja . . . . . . II zawody o puhar Gran Sasso.
21. Czechosłowacja . . Wyścigi na obwodzie w Brnie.
20. Anglja . . . . . Wyścigi sześciogodzinne.
21. Francja . . . . . Grand Prix Francji.
21. Italja . . . . . . V wyścigi na obwodzie w Cremonie.
21. Węgry . . . . . Wyścigi na wzniesieniu Schwab.
Data do ustalenia: Polska . . . . Międzynarodowy wyścig płaski we Lwowie.

Zjazdem regulamin ten przynosi ciekawą inowację, która znacznie utrudni zadanie uczestników imprezy, polegającą na tem, że czas otwarcia punktów kontrolnych będzie ograniczony. Tym sposobem zawodnicy zmuszeni zostaną do bardzo regularnej jazdy, gdyż spóźnienie się na jakąkolwiek kontrolę będzie im grozić wyeliminowaniem z konkursu, w razie zaś zbyt wczesnego przyjazdu będą musieli czekać na otwarcie kontroli. Zarządzenie to z jednej strony uniemożliwi konkurentom nadrabianie czasu na początku drogi i powolną jazdę pod koniec, a z drugiej strony ułatwi zadanie Klubom automobilowym, organizującym w czasie trwania Zjazdu punkty kontrolne we wszystkich niemal ważniejszych miastach Europy. Sam Zjazd wyznaczony jest na dzień 29 stycznia 1930 r.

Na zakończenie jeszcze jedna ciekawa wiadomość. Na podstawie rezultatów ubiegłego sezonu, Międzynarodowa Komisja Sportowa ogłosiła markę Bugatti mistrzem świata na rok 1929.

NOWY RODZAJ SPORTU MOTOROWEGO.

Nie wszyscy automobiliści zdają się wiedzieć, że obok samochodu i motocykla technika współczesna daje nam do dyspozycji jeszcze jeden wspaniały środek sportu motorowego. Jest nim ślizgowiec.

Dopóki sport motorowy na wodzie ograniczał się do zwykłych motorówek, nie mógł on pociągnąć automobilistów, przywykłych do rozwijania na szosie znacznie większych szybkości. Zastosowanie ślizgowca, który w czasie pędu wynurza się zupełnie z wody, zmieniło zupełnie ten stan rzeczy. Dziś osiąganie na wodzie szybkości 70 lub 80 km. na godzinę, przy pomocy zaledwie kilkunastokonnego silnika nie przedstawia żadnych trudności. Pozatem ślizgowiec posiada zwrotność zupełnie nieznaną ani na zwykłych łodziach ani motorówkach, dzięki czemu jest nadzwyczaj przyjemny w prowadzeniu.

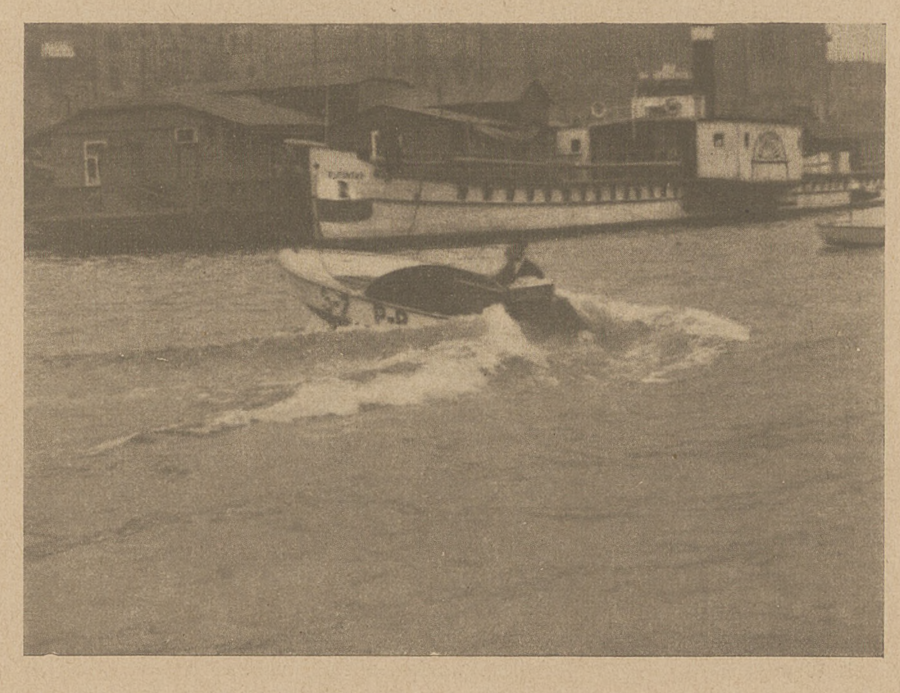
Sport ślizgowy uprawiany jest z wielkim zapałem zagranicą. U nas dotychczas był mało znany, gdyż nie mieliśmy odpowiedniego sprzętu.

Dopiero dzięki zawsze ruchliwym i zawsze idącym na czele postępu Państwowym Zakładom Inżynierji budowa ślizgowców została u nas rozwiązana. W zeszłym miesiącu właśnie mieliśmy możność oglądania pokazu ślizgowców P. Z. Inż. Pokaz ten urządzony został w obecności konsula Republiki Argentyńskiej, który żywo interesuje się ślizgowcami ze względu na ogromne zapotrzebowanie tych maszyn w Ameryce Południowej.

Pokaz wypadł zarówno efektownie, jak ciekawie. Należy tylko żałować, że odbył się wobec bardzo nielicznego grona widzów.



Pokaz ślizgowca konstrukcji Państwowych Zakładów Inżynierji.



Ślizgowiec konstrukcji Państwowych Zakładów Inżynierji odznacza się wielką zwrotnością.

Sukcesy samochodów „Tatra” w 1929 roku

19/V. 1929.

KRAKOWSKI RAID PĘTLICOWY.

Jos. Mojžišek.
na 2-cyl. 4/12 K.M. II Nagroda 495 punktów dod.
Jos. Veřmiřowský.
na 4-cyl. 6/24 K.M. III Nagroda 493 punktów dod
Dyrektor Dygat.
na 2-cyl. 4/12 K.M. V Nagroda 490 punktów dod.

16/VI. 1929.

RAID GWIAŹDZISTY W KRALOVEM HRADCI (KÖNIGGRÄTZ).

Metę osiągnęli w pełnej liczbie punktów dodatnich (500):

F. Bittmann	na 4-cyl. 6/24 K.M.
K. Bauer	na 4-cyl. 6/24 K.M.
Fr. Pištecký	na 4-cyl. 6/24 K.M.
K. Kadlčak	na 2 cyl. 4/12 K.M.
M. U. Dr. R. Kudrnač	na 2-cyl. 4/12 K.M.
Josef Mojžišek	na 2-cyl. 4/12 K.M.
Fr. Pilat	na 2-cyl. 4/12 K.M.

16—24/VI. 1929.

VIII RAID MIĘDZYNARODOWY AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Veřmiřovský na 4-cyl. 6/24 K.M. 47½ punktów dod.
Bojanovsky na 4-cyl. 6/24 K.M. 46 punktów dod.
Chovanec na 4-cyl. 6/24 K.M. 44½ punktów dod.
Jedyną Nagrodę Zespołu Fabrycznego osiągnął z pośród wszystkich zgłoszonych zespołów, zespół fabryczny „Tatra”.

J. Ripper na 4-cyl. 6/24 K.M. otrzymał specjalną Nagrodę Ministerstwa Spraw Wojskowych za przeciętną regularność jazdy w poszczególnych etapach.

Inż. Rychter na 2-cyl. 4/12 K.M., który już przebył przeszło 230.000 km., narówni z wielu większemi maszynami przybył z punktami dodatniemi.

23/VI. 1929.

RAID PRZEZ ŠUMAVĘ (BÖHMERWALD).

A. Vonásek	na 2-cyl. 4/12 K.M. wyróżniony
J. Svoboda	na 4-cyl. 6/24 K.M. wyróżniony

6/VII. 1929.

RAID GWIAŹDZISTY DO BRATISLAVY.

Pavel Jurković na 4-cyl. 6/24 K.M. I Nagrodę w swej kategorji do 2.000 ccm. (Bratislava Paris - Pištany).

Mik. Singer na 6-cyl. 9/40 K.M. I Nagrodę w swej kategorji ponad 2.000 ccm. (Nove Zámky-Amsterdam-Pistany).

27/VII. 1929.

RAID GWIAŹDZISTY DO POZNANIA.

4-cyl. 6/24 K.M. — I Nagroda z pośród 205 startujących samochodów.

11/VIII. 1929.

GÓRSKI WYŚCIG TATRZAŃSKI W ZAKOPANEM.

Dyrektor Dygat na 2-cyl. 4/12 K.M., II Nagroda w swej kategorji.

Josef Veřmiřovský na 4-cyl. 6/24 K.M., I Nagroda w swej kategorji — trzeci najlepszy osiągnięty czas ze wszystkich samochodów sportowych.

Aug. Weinschenk, na 6-cyl. 9/40 K.M., I Nagroda w swej kategorji, najlepszy czas ze wszystkich samochodów sportowych.

8/IX. 1929.

GÓRSKI WYŚCIG W GAISBERG POD SOLNOHRAD! (SALZBURG).

Josef Veřmiřovský na 4-cyl. 6/24 K.M. I Nagroda w swej kategorji do 2 litrów, drugi najlepszy czas ze wszystkich samochodów turystycznych.

22/IX. 1929.

ECCE HOMO.

Hrabia Rakossy na 6-cyl. 9/40 K.M. najlepszy czas ze wszystkich samochodów turystycznych.

29/IX. 1929.

GÓRSKI WYŚCIG W SCHWABENBERG POD BUDAPESZTEM.

Bojanovsky.
na 2-cyl. 4/12 K.M. I Nagroda w swej kategorji.
Veřmiřovský.
na 4-cyl. 6/24 K.M. I Nagroda w swej kategorji.

ZNAKOWANIE DRÓG

W obecnych czasach możliwą jest podróż samochodem niemal we wszystkich częściach Ameryki bez potrzeby rozpytywania się o drogi wiodące z jednego punktu do drugiego w danej miejscowości.

Zostało to osiągnięte przez starania poszczególnych ajencji, a przedewszystkiem przez wydanie map automobilowych ze strony przedsiębiorstw prywatnych, klubów samochodowych itp., które to mapy zawierają dokładne wskazówki co do kierunku drogi, znaków drogowych i t. p.

Prawdziwa łatwość podróży samochodem polega jednak głównie na ilości i zrozumiałości znaków drogowych.

Poszczególne Stany Ameryki, Kluby Automobilowe itp. powzięły myśl oznaczania dróg bezpośredniej komunikacji, jak np. „Pike's Peak" i „Ocean to Ocean", szosy z Nowego Yorku do Los Angeles itp. Trakty te, jak również krótsze drogi były znaczone zapomocą znaków malowanych na słupach telegraficznych, telefonicznych i tramwajowych. Pozwolenie na to uzyskano z łatwością, koszt zaś jest stosunkowo niski w porównaniu do ilości znaków umieszczonych.

Pozatem, przy wykorzystaniu słupów telegraficznych itp. znaki mogą być dostatecznie wysoko umieszczone aby były widocznemi. Również w wypadku gdy kilka dróg zbiega się na jednym trakcie na pewnym odcinku — jest dostatecznie miejsca na słupach dla dowolnej ilości znaków.

Znaki te są różnorodnych typów, np.:

1. Opaska w jednym lub dwóch kolorach z napisem drukowanym umieszczona 8—10 stóp ponad powierzchnią ziemi. Każda droga, jak np. Warszawa—Poznań, Warszawa—Białystok itd. miałaby odrębny swój kolor. Opaski te mogą być szerokości tylko 20—30 cent. lub też mogą się składać z dwóch pasków różnych kolorów szerokości 10/15 cm. każdy.

2. Podobne znaki mogą być stosowane z jednokolorową opaską i numerem lub literami np. W—P (Warszawa—Poznań, W—B (Warszawa—Białystok) itp.

Znaki te powinny być umieszczone na słupach w pewnych odległościach, np. co pół kilometra, pozatem na słupach przed każdem miastem, przez które wiedzie droga.

System powyższy jest bardzo dobry nie tylko w zastosowaniu do dróg prowincjonalnych, lecz zwłaszcza przy przejeżdżaniu przez miasta (np. jadąc z Lublina do Poznania przez Warszawę). W tym wypadku znaki powinny być niemal na każdej latarni, automobilista zaś tylko śledzi kierunek. Zwykle drogi przez miasto wiodą w najprostszym kierunku, lecz unikają ulic przeciążonych ruchem.

Pozatem w Ameryce stosują tablice na krańcach miasta z małemi mapami, wskazującemi główne drogi do najbliższych miast, przyczem dla odróżnienia poszczególnych dróg używa się odrębnych kolorów

L. Ballenberg.

PROFESOR SVEDBERG O LABORATORJUM PHILIPSA

Znany uczony szwedzki prof. Svedberg z uniwersytetu w Upsali, laureat nagrody Nobla, za doniosłe wynalazki w dziedzinie chemji, wypowiada się w następujący sposób o laboratorjum Philipsa w ilustrowanem czasopiśmie szwedzkiem „Vecko Journal":

Śmiesznym musi się wydać fakt, że najlepiej wyposażone fizyko-chemiczne laboratorjum świata posiada nie jakiś światowej sławy uniwersytet, lecz Zakłady Philipsa w Eindhoven. Holandja nie potrafi nawet dostarczyć tylu uczonych, ilu mogą zatrudnić laboratorja Zakładów Philipsa.

Nowy samochód
CORD
o napędzie na przednie koła



Dodatkowy model produkcji fabryki Auburn

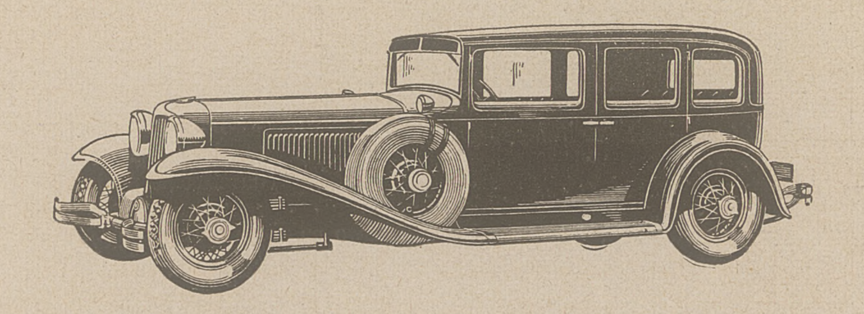


Nie jest nową zasada, na której budowany jest samochód z napędem na przednie koła. Znane są od dawna wyłączne zalety tego typu samochodów. Jednak obecnie, dzięki rozwojowi lotnictwa, problemat umieszczenia napędu na przednie koła staje się aktualnym i w technice samochodowej.

Fabryka Auburn, ciągle i wytrwale szukająca nowych dróg w technice samochodowej, gruntownie zbadała wszelkie możliwości budowania samochodów o napędzie na przednie koła. Lata całe poświęcono wyczerpującym próbom przy współpracy wybitnych inżynierów-specjalistów. Nie szczędzono ani pieniędzy ani wysiłków aby samochód CORD stał się doskonałym pod każdym względem.

Nowy samochód CORD o napędzie na przednie koła robi sensację w świecie samochodowym. Bezpieczny, łatwy do prowadzenia, wygodny i trwały — oto niektóre z wybitnych cech tego samochodu. Lecz najlepiej o swoich zaletach przekona WPana sam CORD.

NIKTAN sp. z o. o, Warszawa, Nowy-Świat 7, tel. 437-01.



Auburn Automobile Company, Auburn, Indiana, U. S. A.
fabrykaty koncernu: Duesenberg, Cord, Auburn M. 120. M. 8/90. M. 6/80.

Nowa stacja obsługi samochodów

Rozwijające się spokojnie ale pewnie przedstawicielstwo fabryki Tatra w Warszawie, nabyło niedawno nową posiadłość, celem urządzenia warsztatów reperacyjnych i stacji obsługi dla swych klijentów.



Widok posesji, zakupionej przez przedstawicielstwo samochodów Tatra przy ul. Czerniakowskiej Nr. 205/7.

Nowa siedziba, to obszerna posesja przy ulicy Czerniakowskiej na rogu nowej przecznicy, która została przewidziana w planie regulacyjnym Warszawy i która dopiero zaczyna zarysowywać się na terenie linją kilku nowowznoszonych domów.

Miejsce wybrane jest niewątpliwie bardzo trafnie, bo Powiśle należy uważać obecnie prawie za centrum miasta i ciekawi byliśmy jak zainstalował się sam warsztat.

Na obszernym placu znajdują się zasadniczo cztery budynki: właściwy warsztat, magazyn części zamiennych, budynek biurowy i mieszkalny oraz mniejszy budynek, przeznaczony częściowo na garaże, częściowo na szatnię i jadalnię robotników.

Zwiedziliśmy cały teren dość dokładnie. Warsztat jest obszerny i czysty, a bieg pracy wydaje się przedewszystkiem uregulowany i spokojny. Dobrze zaopatrzony magazyn części zamiennych czyni zbędnem wyposażenie warsztatu w specjalne obrabiarki. Robota sprowadza się do wymiany części, co dzięki prostej budowie Tatry odbywa się zasadniczo bez potrzeby wymontowywania zespołów z samochodu.

Odnieśliśmy wrażenie, że reperacja w tym warsztacie może się odbywać szybko, co jest niezmiernie ważne dla wszystkich posiadaczy samochodów. Dyrektor Szpaczek zaznaczył w rozmowie, że dawno dążył do stworzenia takiego punktu obsługi dla swych klijentów, lecz nie odrazu mógł się zdobyć na zakup odpowiedniego objektu. Doprowadzenie tej myśli do skutku jest więc jednocześnie dowodem dotychczasowego powodzenia i niewątpliwym zadatkiem jeszcze większego powodzenia na przyszłość.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Obsługa samochodu. — Obsługa motocykla. — Obsługa traktora. Wyd. Vacuum Oil Company. 1929.

Powyższe trzy broszury otrzymała Redakcja. Pierwszą myślą, jaka nasuwa się przy ich przeglądaniu, jest celowość wydawnictwa. Vacuum Oil Company, doceniając wielkie znaczenie smarowania każdego pojazdu mechanicznego, daje trzy książki, które uczą i które zawierają wiele niezmiernie cennego materjału dla każdego automobilisty, motocyklisty czy posiadacza traktora. Wydawnictwa pozbawione są zupełnie charakteru reklamy, oparte są raczej na długoletniej praktyce i doświadczeniu wydawcy. Wysoki poziom techniczny, doskonała polszczyzna stylu i wyrażeń technicznych, piękna szata zewnętrzna dobre ilustracje techniczne, przeważnie dwubarwne, składają się na naprawdę godną uwagi całość. Wydziałowi Reklamy, który wydawnictwa te redagował i jego kierownictwu należy się za te trzy broszury najzupełniej zasłużony poklask.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

(X) Największą niewątpliwie oponą świata jest opona, skonstruowana przez fabrykę Good-Year, a posiadająca średnicę 3.5 metra i ważąca wraz z kołem 800 kilo. Opona ta, jak się okazuje, nie jest ani zabawką, ani trick'iem reklamowym firmy — jest ona pierwszą próbą techniczną zbudowania tak wielkiej opony dla celów praktycznych. Good-Year zdaje sobie sprawę z tego, iż w najbliższej już przyszłości podstawowym środkiem komunikacyjnym będą wielkie pasażerskie samoloty, które wymagać będą opon balonowych o średnicy conajmniej 3 metrów. Przy produkcji tej opony pracowały przez trzy miesiące bez przerwy trzy wielkie oddziały produkcji fabryki, a mn. oddział techniczny, doświadczalny i konstrukcyjny. Opona, poza wymiarami, w niczem nie różni się od normalnej opony samochodowej tej fabryki i wyprodukowana została w granicach najnormalniejszej seryjnej produkcji. Jedynie specjalnie dla tej opony zbudowano wulkanizator.

(X) Wystawa samochodowa w Antwerpji odbędzie się w okresie czasu od kwietnia do listopada 1930 roku. Roboty budowlane są w pełnym biegu. Wystawa z tego powodu zasługuje na uwagę, iż reprezentowane na niej będą, co już dziś z całą wiadomo pewnością, wszystkie marki europejskie i oficjalnie, bezpośrednio, nie zaś przez przedstawicielstwa, wszystkie prawie wytwórnie amerykańskie. Prasa zagraniczna zapowiada, iż wielkością i powagą swego charakteru Antwerpja w roku przyszłym niewątpliwie zaćmi Paryż.

(X) Prezydent General Motors Co., Mr. Sloan, przybył do Niemiec w celu wzięcia udziału w posiedzeniu Rady Nadzorczej S. A. Adam Opel, które odbędzie się w końcu października i początku listopada. Jak słychać, na posiedzeniu tem zapadną decyzje wielce poważne. Świadczyć-by o tem mogły słowa, wypowiedziane przez Sloan'a przed jego wyjazdem z Ameryki. Oświadczył on mianowicie, iż jakkolwiek General Motors posiada wielką organizację eksportową, jednak było rzeczą wprost nie do pomyślenia, by zaspokoić wszelkie potrzeby rynku, w szczególności zamorskiego. To też było pierwszym powodem do rozpoczęcia na rynkach europejskich fabryk, które mogłyby, działając w charakterze towarzystw siostrzanych General Motors, zaspakajać potrzeby tego zamorskiego, europejskiego rynku. Pierwszą tego rodzaju fabryką były zakłady Opla, których wykupienie pozwoliło General Motors zainstalować się na rynku europejskim w postaci lokalnego fabrykanta. Nie jest jednak wykluczonem, iż zakłady Opla staną się podstawą do centralizacji innych jeszcze przedsiębiorstw europejskich, bądź-to w Niemczech, bądź w krajach innych, które to przedsiębiorstwa służyć będą wyłącznie celom General Motors. Jak można przypuszczać, między innemi i te sprawy będą zdaje się rozpatrywane na posiedzeniu Rady Nadzorczej przy osobistym współudziale Mr. Sloan'a.

(X) Przed niedawnym czasem zakłady Deutsche Lastautomobilfabrik w Ratingen z powodu zupełnego braku zamówień postanowiły całkowicie wstrzymać produkcję i wyprzedać całkowicie lub częściowo maszyny. W ostatniej chwili zakłady te stanęły do ogłoszonego przez rząd grecki konkursu na dostawę i dostawę tę otrzymały, na skutek tego ta. jedna ze starszych fabryk niemieckich, utrzymała się przy życiu. Jak słychać, fabryka ma otrzymać większe zlecenie również i dla Turcji.

(X) Deutsche Gasolin-Aktiengesellschaft w Berlinie, która jak to donosiłem, jest obecnie w posiadaniu około 90% I. G. Farbenindustrie, zamknęła swój rok obrotowy 1928 stratą, wynoszącą 244.510 Mk. Na skutek tego ogólne straty, poniesione dotychczas przez to towarzystwo, dosięgły sumy 2.625.441 Mk. W ostatnich jednak czasach na rynku wielkim wzięciem cieszył się produkt Motalin, benzyna syntetyczna, produkowana w Leuna. Dzięki temu interesy towarzystwa znacznie się poprawiły w tym zakresie. Natomiast interesy olejowe nie rozwijają się pomyślnie.

(X) Citroën-Automobil A. G. w Kolonji, siostrzane towarzystwo paryskiej spółki akcyjnej, przedłożyło poraz pierwszy bilans za rok ubiegły. Towarzystwo założone zostało w roku 1927, tak, iż pierwszy przedstawiony bilans obejmuje pełnych 12 miesięcy istnienia przedsiębiorstwa. Bilans wykazuje zyski w wysokości 3. 39 miljona Mk., po pokryciu jednak strat poniesionych ostatecznie straty wynoszą 165.593 Mk. Bilans wskazuje dobry rozwój przedsiębiorstwa.

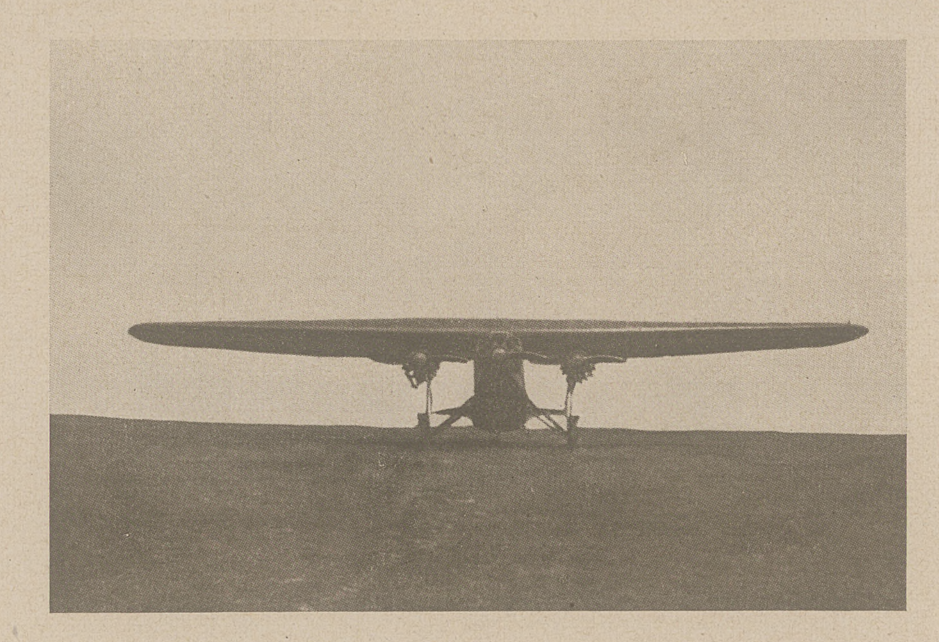
(X) Zobowiązania wekslowe niemieckiego Automobilbank A. G. w Berlinie rozwijają się w kierunku niezmiernie pomyślnym. Gdy bowiem w końcu roku 1928 wynosiły one równych 33 miljony Mk. to w chwili obecnej wysokość ta spadła do 14.5 milj. Mk. Bank nie spodziewa się poważniejszych strat z tranzakcyj wekslowych w najbliższej przyszłości.

(X) W pierwszem półroczu 1929 roku wywieziono z Włoch ogółem 14.020 samochodów, których wartość łączna wynosi 201,15 milj. lir. Wwieziono 3829 samochodów ogólnej wartości 53.17 Fr.

(×) Wielkie doświadczenie Vacuum Oil Company w produkcji smarów i olejów wg. zasady „dla każdego celu właściwy olej" sprawdziło się raz jeszcze. Produkowany przez tę firmę Gargoyle Mobiloil Aero przyczynił się w znacznej mierze do tego, że niemiecki motocyklista Henne, startujący na wyścigowej maszynie BMW o pojemności 750 ccm. z kompresorem Zollera, pobił 8 światowych rekordów. Badania techniczne, dokonane po próbie, wykazały znakomity stan silnika, co przypisała komisja techniczna wyłącznie doskonałości oleju, zastosowanego w czasie próby.

(×) Biuro Badań Naukowych General Motors podaje, że w Ameryce każdy automobilista ubezpiecza się w towarzystwach asekuracyjnych od wszystkich skutków, jakie mogą pociągnąć za sobą nieszczęśliwe wypadki. A więc zabezpieczony on jest i od ewentualnego płacenia osobom trzecim odszkodowania za wyrządzone szkody i straty, spowodowane wypadkiem. Tak samo było dotąd i we Francji. Obecnie jednak francuska Izba Deputowanych przyjęła projekt nowej ustawy, który zabrania automobilistom ubezpieczać się na więcej, niż 90% wyrządzonych strat. W ten sposób 10% szkód i strat musi pokryć każdy automobilista ze swojej własnej kieszeni. Uchwalając to prawo, Izba wychodziła ze słusznego założenia, że kierowca samochodu będzie jeszcze więcej ostrożny podczas jazdy, jeżeli w razie wypadku będzie musiał część odszkodowania pokryć z własnego kapitału.

(×) Rząd sowieckiej republiki zaakceptował plany i polecił rozpocząć prace przy budowie fabryki motocykli w Leningradzie. Fabryka obliczona jest na 12.000 motocykli rocznie. Produkcja ma się rozpocząć w maju 1930 roku. Program pierwszego roku pracy przewiduje 8.000 motocykli.



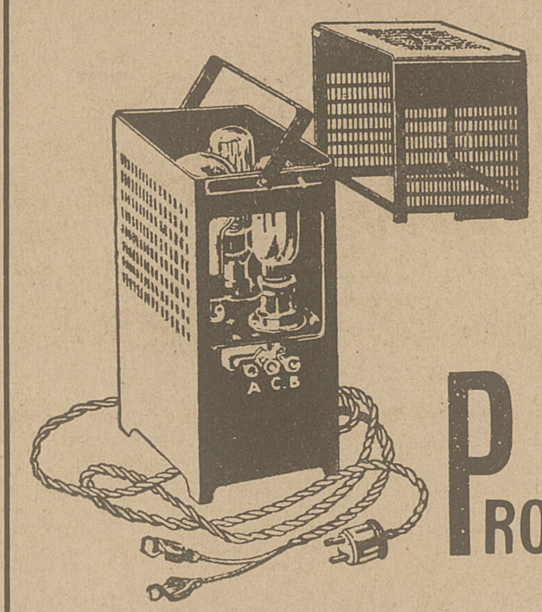
Trzysilnikowy samolot pasażerski, wykonany przez Zakłady Plage i Laśkiewicz w Lublinie, całkowicie z materjałów krajowych, według licencji Fokkera. Silniki typu Wright są również wykonane w kraju przez Polskie Zakłady Skody. Samolot ten zakupiła holenderska fabryka Fokkera, dając tem wyraz wielkiego zaufania dla polskiej produkcji. Płatowiec użyty będzie do komunikacji na linji Bruksela — Paryż.



Hotel Polonia Palace

Pierwszorzędny hotel o 160 apartamentach, położony nawprost Dworca Głównego, tramwaje we wszystkich kierunkach. Ogrzewanie centralne. Oświetlenie elektryczne. Pokoje kąpielowe, Windy. Ciepła i zimna woda bieżąca, elektryczne zegary, telefony, elektryczne sygnały zamiast dzwonków — w każdym pokoju. Pierwszorzędny Zakład Fryzjerski. Czytelnia bogato zaopatrzona we wszelkie pisma krajowe i zagraniczne. Wytworna Restauracja i Kawiarnia, Dancing.

Aleje Jerozolimskie **Warszawa** *Aleje Jerozolimskie*



ŁATWY START
SILNE ŚWIAŁO
DONOŚNY SYGNAŁ

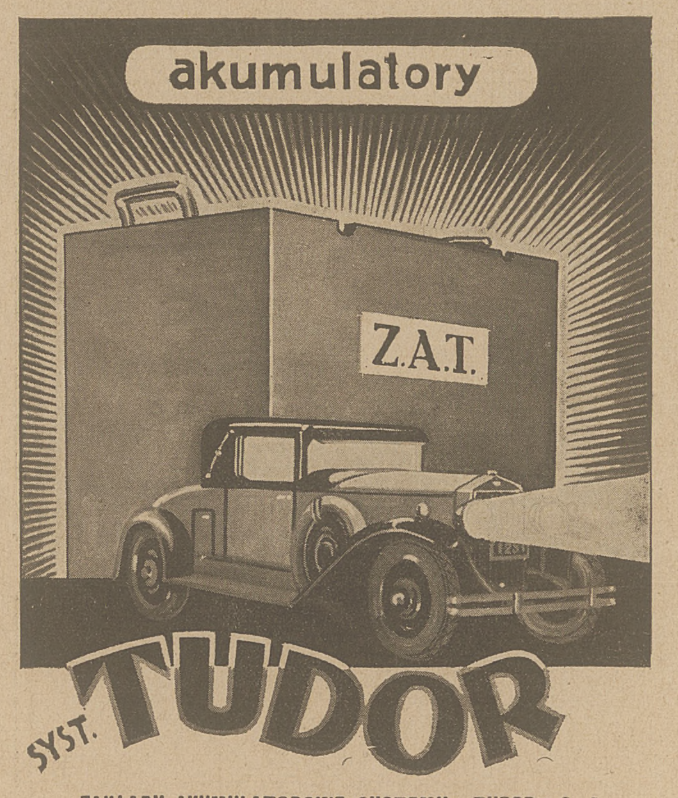
oto co daje

dobrze naładowany akumulator!

PROSTOWNIK PHILIPSA

umożliwia stałe utrzymanie akumulatora w stanie naładowanym, gdyż: ładuje w nocy, nie wymaga żadnej obsługi, automatycznie reguluje prąd, jest zupełnie bezpieczny.

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A.
WARSZAWA, UL. KAROLKOWA Nr. 36/44.



ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR" S. A.
WARSZAWA, UL. ZŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94 i 17-45
ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ
Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET"—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31.

Elektrotechnika Automobilowa
„MAGNET" SP. Z O. O.
ZYGMUNT POPŁAWSKI

UL. HOŻA № 33 WARSZAWA TEL. 419-31 – 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty:

S. E. V.

MAGNETA, DYNAMOMASZYNY i t. d.

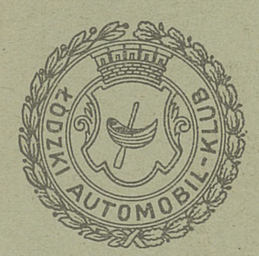
Joseph Lucas LTD.

INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych
syst. **„TUDOR"**

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

PROSIMY O ODNOWIENIE PRENUMERATY NA ROK 1930



Łódzki Automobil-Klub

Łódź, Piotrkowska 104. Sekretarjat czynny od 10 do 14 i od 16.30 do 18.30.

PROTOKÓŁ

Posiedzeń Gremjum Komisarzy Sportowych Raidu Wojewódzkiego, odbytych w dniach 30. IX i 2. X 1929 r. w lokalu Automobil-Klubu, ul. Piotrkowska 104.

Obecni pp.: Dr. Eugenjusz Schicht, V-Prezes Ł. A. K., Kazimierz Poznański, V-Prezes Kom. Sport. Ł. A. K., Emil Gołkontt, Boris Cheschire i Wacław Józef Krauze.

Pp.: Inż. Karol Kauczyński, jako Komandor, Aleksander Schicht, jako V-Komandor.

Raid odbył się w myśl regulaminu dnia 29.IX 1929 r.

Zgłoszono samochodów dwadzieścia.

Raid ukończyło osiemnaście samochodów.

Sprzeciwów i protestów nie było żadnych.

Na podstawie przedłożonych dokumentów oraz przeprowadzonych obliczeń ustalono w ogólnej klasyfikacji następujące rezultaty (tabela, jako załącznik).

Nr. startu	Zawodnik	Kierowca	Marka samochodu	Ilość pkt. karnych
2.	p. Emde Karol	p. Emde Karol	Austro-Daimler	2.82
20.	p. Poznański M.	p. Poznański M.	Ford	4.29
12.	p. Plihal Karol	p. Plihal Karol	Buick	5.18
3.	p. Gerhard Leopold	p. Gerhard L.	Voisin	6.06
15.	p. Tesche Edmund	p. Heller	Citroën	6.21
16.	p. Wolf Wiktor	p. Wolf Wiktor	Pontiac	7.18
1.	p. Błaszkowski J.	p. Błaszkowski M.	Tatra	10.22
22.	p. Saladin Jan	p Saladin Jan	Delage	19.71
10.	p. Müller Oskar	p. Müller O.	Steyr	21.11
18.	p. Keilich Otton	p. Keilich Otton	Fiat	25.51
	Zdyskwalifikowani na podstawie § 4, 18 i 21.			
7.	p. Karsch Z.	p. Karsch Z.	Austro Daimler	1.41
19.	p. Czylingarian M.	p. Czylingarian	Fiat	1.57
11.	p. Osser Stefan	p. Osser Stefan	Minerva	17.36
14.	p. Seydel Alfred	p. Seydel Alfred	Buick	17.46
8.	p. Reicher St.	p. Schenrok	Delage	18.53
9.	p. Kon Kazimierz	p. Kon Kazimierz	Delage	19.00
17.	p. Eisert Harry	p. Eisert Harry	Tatra	43.66
21.	p. Ziółkowska Z.	p. Ziółkowska Z.	Chevrolet	—

Wobec powyższego Gremjum Komisarzy Sportowych przyznało nagrody:

1) Nagrodę Ł. A. K. dla zawodnika, który uzyskał najmniejszą ilość punktów karnych przyznano p. Karolowi Emdemu.

2) Nagrodę Komisji Sportowej Ł. A. K., dla uczestnika członka Ł. A. K., który uzyskał najmniejszą ilość punktów karnych i nie uzyskał nagrody ad 1), przyznano p. Maurycemu Poznańskiemu.

3) Nagrodę dodatkową 4. A. K. przyznano p. Karolowi Plihalowi.

4) Nagrodę dodatkową Ł.A.K. przyznano p. Leopoldowi Gerhardowi.

5) Plakietę srebrną dla uczestnika Ł. A. K., który uzyskał trzeci najlepszy wynik przyznano p. Wiktorowi Wofowi.

6) Nagrodę p. Emila Gołkontta dla uczestnika Ł. A. K., który uzyskał drugi najlepszy wynik, przyznano p. Karolowi Emdemu.

Plakiety srebrne p. Karolowi Emdemu, p. Maurycemu Poznańskiemu, p. Leopoldowi Gerhardowi i p. Karolowi Plihalowi.

Plakiety bronzowe otrzymają: p. Edmund Tesche, p. J. Błaszkowskiemu, p. Janowi Saladin, p. Oskar Muller, uj. Otton Keilich, p. Zygmunt Karsch, p. Michał Czylingarian, p. Stefan Osser, p. Alfred Seydel, p. Kazimierz Kon, p. Harry Eisert, p. Zuzanna Ziółkowska.

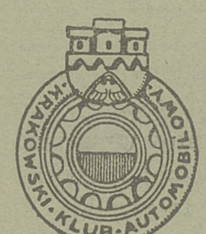
Gremjum Komisarzy Sportowych stwierdziło, że najlepsze wyniki osiągnęli p. Zygmunt Karsch i p. Michał Czylingarian.

Panowie ci musieli być zdyskwalifikowani ze względów formalnych.

Ponieważ wyniki tych Panów zasługują pod każdym względem na uznanie, Gremjum Komisarzy Sportowych postanowiło prosić Zarząd Ł. A. K. o przyznanie p. Zygmuntowi Karschowi i p. Michałowi Czylingarianowi specjalnych nagród poza konkursem.

Łódź, dnia 2 października 1929 roku.

Komandor: (—) *Inż. Karol Kauczyński.*
V-komandor: (—) *Aleks. Schicht.*
Komisarze Sportowi:
(—) *Dr. Eugenjusz Schicht.*
(—) *Kazimierz Poznański.*
(—) *Boris Cheshire.*
(—) *Emil Golkontt.*
(—) *Józef Wacław Krauze.*



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 23-86. Godziny Sekretarjatu: od 10 — 2 i od 5 — 7.

KOMUNIKAT

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie:

Dnia 27 września b. r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie członków Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Po zagajeniu Zgromadzenia przez V-Prezesa Piotra hr. Rostworowskiego złożyli sprawozdania: Sekretarz Generalny, p. Adam Dygat z działalności klubowej, oraz sprawozdanie kasowe w zastępstwie nieobecnego Skarbnika, Prezes Komisji Sportowej, Dr. Bolesław Macudziński z działalności Komisji Sportowej, oraz z czynności Komisji Rewizyjnej p. Mieczysław Dobija.

Na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielono absolutorjum ustępującemu Zarządowi do dnia 27 września 1929 r.

Następnie dokonano wyboru Prezesa, oraz członków nowego Zarządu.

Prezesem wybrano przez aklamację Piotra hr. Rostworowskiego.

Członkami Zarządu zostali wybrani PP.: Wł. hr. Bobrowski, T. Bukowiecki, K. Dobija, A. Dygat, Dr. M. Hładij, Wł. Horodyski, J. Judkiewicz, Inż. T. Polaczek-Kornecki, M. Lanc, Dr. B. Macudziński, W. Marchwicki, Dr. Ł. Pilecki, Dr. T. Piotrowski, Antoni hr. Potocki, Adam hr. Potocki, W. Ripper, P. Walter, Inż. E. Zieleniewski.

Ukonstytuowanie się nowego Zarządu:

Prezes Klubu: Piotr hr. Rostworowski.

V-Prezesi Klubu: Władysław hr. Bobrowski, Tadeusz Bukowiecki, Dr. Michał Hładij, Wilhelm Ripper.

Sekretarz Generalny: Adam Dygat.

Skarbnik: Marjan Lanc.

Gospodarz: Konsul Wojciech Marchwicki.

Prezes Komisji Sportowej: Wilhelm Ripper.

Prezes Komisji Turystycznej: Tadeusz Bukowiecki.

Członkowie Zarządu: Mieczysław Dobija, Władysław Horodyski, Jerzy Judkiewicz, Inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki, Dr. Bolesław Macudziński, Dr. Łazarz Pilecki, Dr. Tadeusz Piotrowski, Adam hr. Potocki, Mieczysław Walter, Inż. Edmund Zieleniewski.

P. Antoni hr. Potocki nie mógł przyjąć mandatu Członka Zarządu z powodu wyjazdu z Krakowa.

Wybór V-Prezesa, Sekretarza, oraz członków Komisji Sportowej nastąpi na najbliższem posiedzeniu Zarządu, poczem wyniki wyborów ogłosimy w następnym komunikacie.

Nowi członkowie:

W poczet członków honorowych czasowych przyjęty został:

D-ca V. Dyw. Samoch. P. Mjr. Wacław Hryniewski, Kraków.

W poczet członków zwyczajnych K. K. A. zostali przyjęci PP.:

Dr. Zenon Grabowski, Kraków,

Franciszek Ksawery hr. Pusłowski, Kraków (Czarkowy),

Marja Sawicka, Kraków,

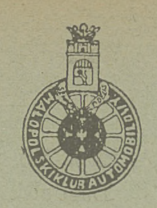
Wincenty Śmiechowski, Kraków.

Kronika żałobna:

Dnia 12 września zmarł Członek Założyciel K. K. A. ś. p. Rejent Zygmunt Francman.

W pogrzebie wzięli udział członkowie Prezydjum, Zarządu, oraz liczne grono członków Klubu.

Cześć Jego Pamięci!



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50. Sekretarjat czynny od godz. 12-13 i od 18-20.

OGŁOSZENIE

Nadzwyczajne Walne Zebranie członków Małopolskiego Klubu Automobilowego odbędzie się w lokalu przy Pl. Marjackim L. 4, dnia 23 listopada 1929 o godzinie 17-ej z następującym porządkiem dziennym:

1) odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania,

2) wybór Komisji Sportowej z powodu rezygnacji dotychczasowej Komisji,

3) wybór Przewodniczącego Komisji Turystycznej,

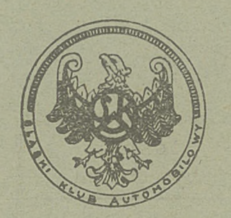
4) zatwierdzenie kooptowanych członków Zarządu,

5) wnioski członków i interpelacje.

W braku przepisanego kompletu o godzinie 17-ej odbędzie się następne Walne Zebranie tego samego dnia o godzinie 18-ej bez względu na ilość obecnych członków.

Prezes: (—) *Agenor hr. Gołuchowski.*

Sekretarz Generalny: (—) *Fr. Hulimka.*



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Stawowa 10, tel. 22-39.

KOMUNIKAT

1. Ustanowienie Sekretarza Generalnego.

Na skutek uchwały Zarządu Klubu został powołany na stanowisko Sekretarza Generalnego p. *Rościsław Politkowski.*

Z dniem 1 września br. p. Politkowski objął urzędowanie.

2. Przeniesienie lokali Klubowych.

Sekretarjat Klubu został przeniesiony z ulicy Poprzecznej 6 na *ulicę Stawową 10/II* do nowonabytego przez Zarząd obszernego lokalu.

Poza biurem Sekretarjatu, urzędowanie, którego trwa obecnie od *godziny 9-tej do 19-tej* z przerwą obiadową od godziny 13-tej do 14-tej, w lokalu tym będą się mieściły pokoje klubowe: bibljoteka-czytelnia, salon, bufet, pokój do gier, pokój gościnny i t. p. — Pokoje te są w trakcie remontu i umeblowania. Otwarcie i poświęcenie lokalu przewidziane jest w listopadzie.

Śląski Klub Automobilowy:

Prezes: (—) *Wolny.*

Za zgodność:

Sekretarz Generalny: (—) *Politkowski.*

Wileński Automobilklub

Wilno, ulica Wileńska Nr. 33.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego do Wilna odbytego w dn. 5 — 6 października 1929 r.

Przewodniczący: p. mec. *F. Sznarbachowski* (A. P.).

Członkowie: p. *K. Wagner* (W. A. K.), p. *A. Wardeński* (W. A. K.) i p. *L. Janowicz* (W. A. K.)

Posiedzenie zagaił p. mec. Sznarbachowski (A. P.) i stwierdził, iż żadne protesty nie wpłynęły.

Następnie przystąpiono do rozpatrywania wyników, obliczonych przez Komisję Sportową W. A. K. i członków Gremjum Komisarzy Sportowych, oraz do ustalenia przydziału nagród; na podstawie załączonej do niniejszego protokółu listy przyznano:

1. *Nagroda Wileńskiego Automobilklubu* dla tego członka jednego z Automobilklubów, który uzyska największą ilość kilometrów w ogólnej klasyfikacji:

p. *Wł. Kurec* — 1.465 klm.

2. *Nagroda p. Prezesa Wileńskiego Automobilklubu p. Karola Wagnera* dla tego Automobilklubu, którego

członkowie uzyskają największą w sumie ilość przejechanych kilometrów, przyczem Wileński Automobilklub jako Gospodarz w tej nagrodzie udziału nie bierze:

Automobilklub Polski — 4.431 klm.

3. *Nagroda Wiceprezesa Wileńskiego Automobilklubu p. A. Wardeńskiego* dla tej członkini jednego z Automobilklubów, która uzyska największą ilość kilometrów wśród innych zawodniczek:

p. *A. Korkozowiczowa* — 1.033 klm.

4. *Nagroda Sekretarza Generalnego Automobilklubu Polski p. mec. F. Sznarbachowskiego*, dla członka Wileńskiego Automobilklubu, który uzyska największą ilość kilometrów:

p. *Wł. Kurec* — 1.465 klm.

Plakiety srebrne przyznano:

pp. A. Korkozowiczowa, L. Busse, Czylingarian, J. Grabowski, K. Poznański, W. Zeydowski, I. Racięcki, J. Marjański, B. Kozłowski, W. Kurec i T. Busz.

Plakiety bronzowe:

pp. M. Bohdanowiczówna, W. Wellerówna, kap. Modzelewski, K. hr. Przeździecki, St. Riedel, R. Lasocki, A. Schweitzer i S. Bohuszewicz.

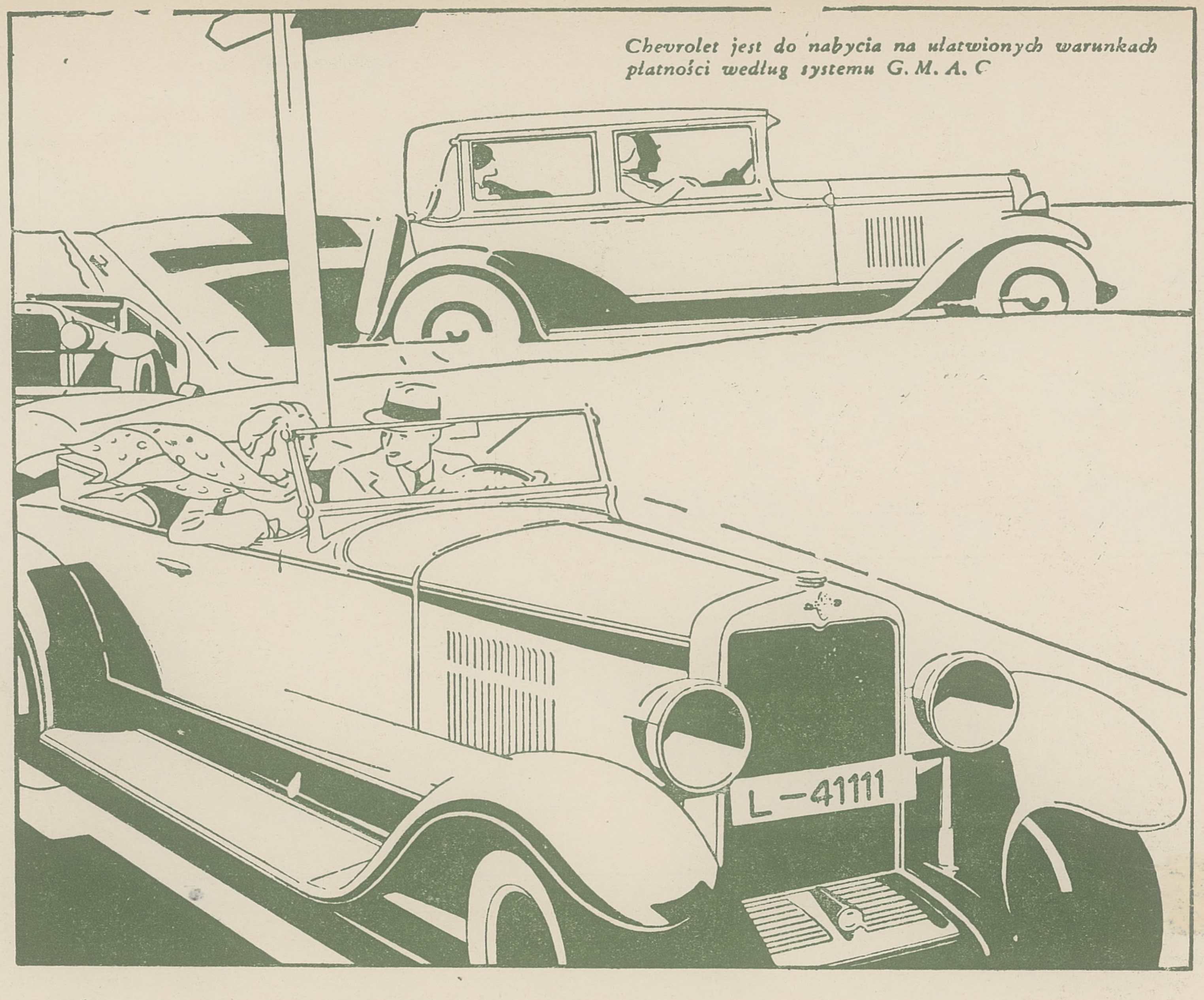
Poza tem Gremjum Komisarzy Sportowych przyznało p. Skarbek-Tłuchowskiej, która brała udział w Zjeździe poza konkursem, pomiątkową srebrną plakietę; ilość przejechanych przez p. Skarbek-Tłuchowską kilometrów wynosi: 1.000.

Wilno, 7 października 1929 r.

(—) *F. Sznarbachowski.*
(—) *K. Wagner.*
(—) *A. Wardeński.*
(—) *L. Janowicz.*

OBLICZENIE ILOŚCI PRZEBYTYCH KILOMETRÓW PRZEZ UCZESTNIKÓW ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO DO WILNA.

Nr. porząd.	Zawodnik	Samochód	Ilość przebytych klm.
	AUTOMOBILKLUB POLSKI		
1.	p. W. Zeydowski	Citroën	835.—
2.	p. J. Racięcki	Steyr	788.—
3.	p. J. Grabowski	Skoda	788.—
4.	p. J. Maryański	Delage	788.—
5.	p. R. Lasocki	Tatra	459.—
6.	p. A. Schweitzer	Fiat	459.—
7.	p. hr. Przeździecki	Auburn	314.—
	Poza konkursem p. Skarbek Tłuchowska — 1.005 klm.		4.431.—
	AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI		
1.	p. B. Kozłowski	Chevrolet	751.—
	ŁÓDZKI AUTOMOBIL-KLUB		
1.	p. M. Czylingarian	Fiat	887.—
2.	p. K. Poznański	Austro-Daimler	802.—
			1.689.—
	POMORSKI AUTOMOBILKLUB		
1.	p. J. Busse	La Salle	755.—
	WILEŃSKI AUTOMOBILKLUB		
1.	p. W. Kurec	Ford	1.465.—
2.	p. A. Korkozowiczowa	Oakland	1.033.—
3.	p. T. Busz	Buick	781.—
4.	p. Ronczewski	Dodge	400.—
5.	p. S. Bohuszewicz	Buick	345.—
6.	p. M. Bohdanowiczówna	Chevrolet	324.—
7.	p. St. Riedel	Ford	300.—
8.	p. kap. Modzelewski	Ford	300.—
			4.948.—



6-cylindrowy Chevrolet jest

najpopularniejszym samochodem w Polsce

W Polsce sprzedaje się więcej Chevroletów, niż innych samochodów Powód: — w cenie 4-cylindrowego samochodu otrzymuje się 6-cylindrowy.

Tegoroczny Chevrolet posiada potężny, nadzwyczaj oszczędny, 6-cio cylindrowy silnik. Specjalna pompa przy karburatorze pozwala na szybką akcelerację. Silne podwozie gwarantuje trwałość i bezpieczeństwo. Słynne amortyzatory Lovejoy oraz przesuwalne siedzenie kierowcy zapewniają wygodę w jeździe, nawet po najgorszych drogach.

Potrzebne informacje udzieli najbliższe zastępstwo Chevroleta. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

Ceny:

Phaeton . . .	zł. 10.650
Phaeton - obicia skórzane . .	zł. 10.950
Roadster .	zł. 11.950
Sedan . . .	zł. 13.650
Coupe . .	zł. 14.500
Sport-Cabriolet	zł. 15.450
Landau-Sedan	zł. 16.500

loco fabryka Warszawa.

CHEVROLET 6

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO, WARSZAWA ZŁOTA 7/9.


SEIBERLING
SEIBERLING
MERYKAŃSKA
PONA
YŻSZEGO GATUNKU
ADY FABRYCZNE DLA ODSPRZEDAWCÓW SEIBERLING W POLSCE